

Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek.
Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitised at Gothenburg University Library.
All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text.
This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



JÖNKÖPING

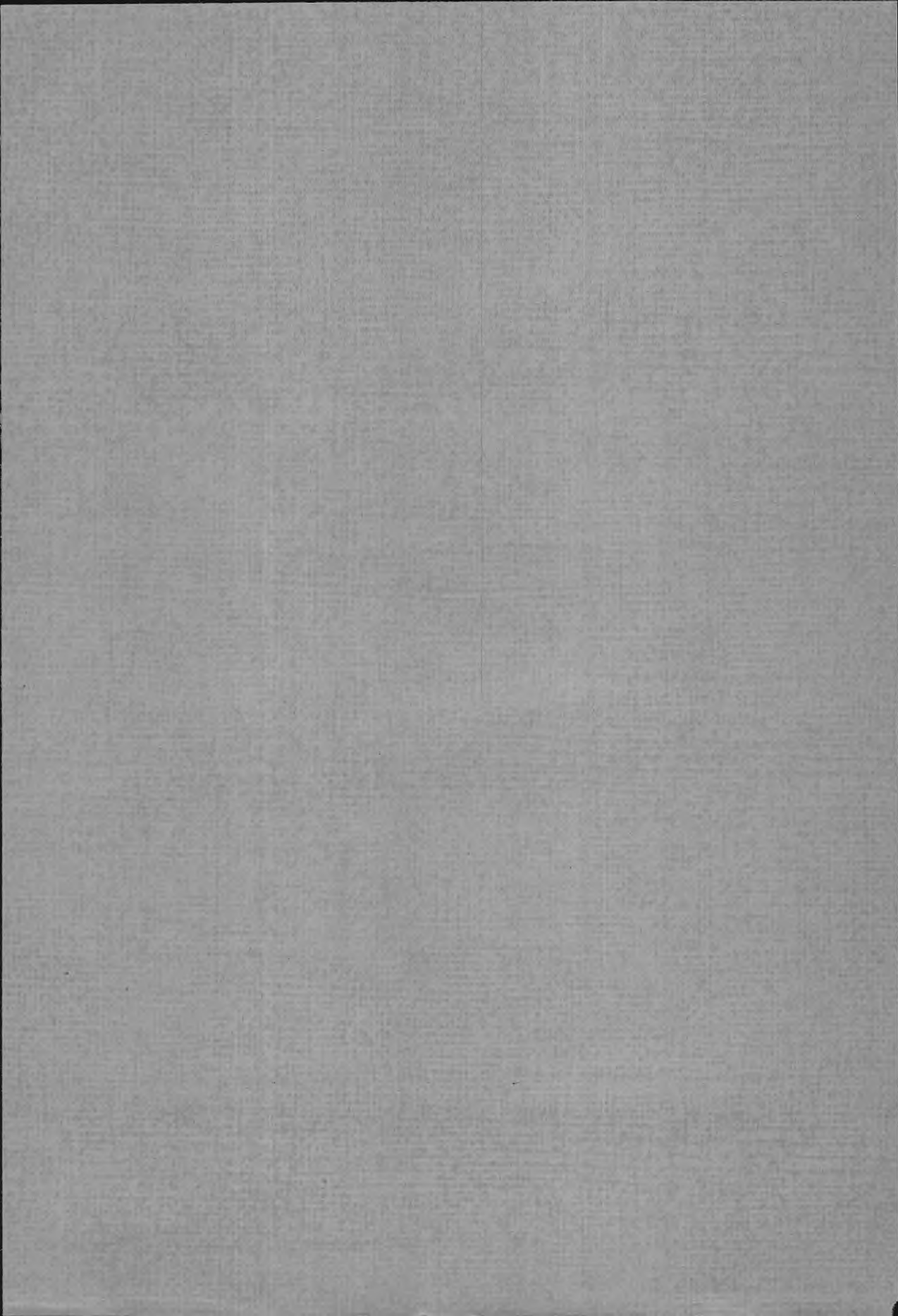
EN STADSGEOGRAFISK UNDERSÖKNING

AV

GÖSTA WEILER



ELANDERS BOKTRYCKERI AKTIEBOLAG • GÖTEBORG 1936



JÖNKÖPING

EN STADSGEOGRAFISK UNDERSÖKNING

AV

GÖSTA WEILER

AKADEMISK AVHANDLING

SOM MED VEDERBÖRLIGT TILLSTÅND FÖR
VINNANDE AV FILOSOFISK DOKTORSGRAD VID
GÖTEBORGS HÖGSKOLA FRAMSTÄLLES TILL
OFFENTLIG GRANSKNING LÖRDAGEN DEN 12
DEC. 1936 KL. 10 F. M. Å LÄROSAL N:O 10.



ELANDERS BOKTRYCKERI AKTIEBOLAG • GÖTEBORG 1936



JÖNKÖPING

EN STADSGEOGRAFISK UNDERSÖKNING

AV

GÖSTA WEILER



ELANDERS BOKTRYCKERI AKTIEBOLAG • GÖTEBORG 1936



INNEHÅLL.

Förord	5
Inledning	7
I. Jönköpingslandskapets naturgeografi	15
II. Jönköpings historiska geografi	36
1. Stadsbygdens uppkomst och utveckling	36
2. Folkmängdens tillväxt under aderton- och nittonhundratalet	57
III. Det nuvarande Jönköping (omkring 1930)	83
1. Stadsregioner	83
2. Näringsföretag	101
3. Kommunikationer	127
IV. Jönköpings omland	159
Förteckning över källor	176
1. Litteratur	176
2. Kartor	182
Verzeichnisse und Erklärungen	184
1. Tabellen	184
2. Abbildungen	187
3. Tafeln (Karten)	189

PLANSCHER.

- I. Karta över kvarters- och områdesindelning inom Jönköpings stadsplanlagda område 1930. Kvarteren utmärkta med bokstäver, gatorna med arab. siffror.
- II. Karta över Jönköpings stadsplans historiska utveckling och olika jordägor 1931 samt befolkningsfördelningen (bebyggelsen) 1910.
- III. Karta över antal Jönköpingsbor, födda utom Jönköping inom Jönköpings läns och angränsande häraders av Skaraborgs och Älvsborgs län socknar och städer (15/10 1930).
- IV. Morfologisk karta över bostadshusen inom Jönköpings stadsplanlagda område 1930.

- V. Karta över antalet personer pr har bebodd tomtmark samt antalet personer pr 100 rum kvartersvis inom Jönköpings stadsplanlagda område 1930.
- VI. Karta över antal företag och arbetare, butikshyresindex samt markvärdet å bebodd mark kvartersvis inom Jönköpings stadsplanlagda område 1930.
- VII. Karta över kraftlednings- och telefonledningsnäten inom Jönköpings stadsplanlagda område 1931.
- VIII. Karta över vatten-, avlopps- och gasledningsnäten i Jönköping 1931.
- IX. Karta över fordonstrafiken inom Jönköpings stadsplanlagda område 1930 (linjetrafiken) och 1934 (övrig trafik).
- X. Karta över Jönköpings omland 1930.
- XI. Karta över Jönköpings stads administrativa område 1931.

FÖRORD.

Ehuru städerna i vår tid äro centra för näringslivet, har stadsgeografien, som är en gren av kulturgeografien, nästan helt och hållet tillkommit efter världskriget. Väl ha städernas läge och tillväxt tidigt intresserat geograferna, men detaljstudiet av den enskilda staden, som är förutsättningen för lösningen av stadsgeografiens problem, har eftersatts. Visserligen ha en del stadsgeografiska problem lösts så att säga intuitivt, men även om så är fallet, kräva dessa lösningar verifiering. Behöfliga fakta för en dylik kunna blott erhållas genom allsidiga detaljstudier av tillräckligt antal städer av olika storlek och typ i olika länder.

Föreliggande undersökning avser att vara ett bidrag till lösning av några stadsgeografiska problem, bl. a. stadens förhållande till omlandet (upplandet eller baklandet), evad det gäller medelstora, svenska städer. Den är ett försök att genetiskt påvisa sammanhanget mellan stadens olika geografiska företeelser ävensom dessas dynamik. Det är framför allt stadens inre struktur eller urbana morfologi, som därvidlag erbjudit vissa svårigheter, främst på grund av källmaterialets beskaffenhet.

Någon enhetlig metodik har stadsgeografien ännu ej hunnit utbilda, varför även härigenom arbetet fördrygats, men det torde å andra sidan lämna ett bidrag till metodikproblemets lösning. Förutsättningen för att erhålla ett jämförbart material från olika städer är nämligen, att likartade metoder användas icke blott vid utarbetandet utan även vid den kartografiska framställningen av resultaten. I själva verket torde metodikproblemet för närvarande vara det mest aktuella för den svenska stadsgeografien och dess lösning förutsättningen för en säker komparativ stadsgeografi med mera allmängiltiga slutsatser.

På grund av det relativt nyvaknade intresset för stadsgeografi i Sverige har utländsk stadsgeografisk litteratur, enkannerligen stadsmonografier, endast sparsamt t. o. m. i universitetsbiblioteken funnits att tillgå för den, som i likhet med författaren, som för över ett decennium sedan skrev sin Huskvarnamonografi, velat syssla

med stadsgeografi. För mina studier nödig komplettering av litteraturtillgången har jag erhållit bl. a. genom besök i främmande bibliotek i samband med utlandsresor. Frånsett grannlandsresor företog jag sommaren 1922 med statsunderstöd en resa i pedagogiskt syfte genom Tyskland, Österrike och Schweiz, i vilka länder en del städer studerades även geografiskt. Under sommaren 1936 bereste jag med understöd ur Visingsö skolegodsfond (vid Jönköpings högre allm. läroverk) England, Skottland, Irland, Frankrike och Belgien för stadsgeografiska studier, inkl. besök i bibliotek bl. a. British Museums.

De brister, som vidlåda detta arbete, torde i viss mån få sin förklaring genom att det till stor del utförts under ferier och den splittrade arbetstid, som mitt lärarkall i övrigt lämnat till övers. Arbetet påbörjades 1930 under ledning av Professor Sten De Geer vid Göteborgs Högskola. Tillsammans med denne uppgjordes planen för arbetet, såväl i avseende på innehåll som metodik framför allt. Efter Prof. Sten De Geers död 1933 har jag fortsatt arbetet efter hans intentioner. Prof. Helge Nelson i Lund har haft vänligheten genomläsa manuskriptet och göra en del påpekanden och t. f. Prof. Olof Jonasson i Göteborg har även benäget rådgivande genomsett avhandlingen. Till dessa såväl som till Lektor Axel Mante i Jönköping, vilken utfört den i slutet av arbetet intagna översättningen samt lämnat mig värdefull hjälp vid korrekturläsningen, framföres ett varmt tack. Docenten E. Granlund i Stockholm tackar jag för givande diskussioner under hans vistelse i Jönköpings-trakten för geologiska undersökningar och amanuensen I. Strömman vid Geogr. Inst. för hans värdefulla bistånd med råd och dåd under mina besök i Göteborg. Även alla de personer i Jönköping, som på ett eller annat sätt varit mig till hjälp, tackar jag.

Jönköping i juli 1936.

Gösta Weiler.

INLEDNING.

En stad är enligt gängse tradition i första hand ett administrativt begrepp men därjämte ett demografiskt begrepp, en befolkningsagglomeration. Att en stad även är ett ekonomiskt begrepp kommer först i tredje hand i allmänna föreställningssättet. Stadsbegreppet kan således ur dessa tre synpunkter ha skiftande betydelse, vilken dessutom växlat under tidernas lopp (*Heckscher 1925*). Äldre tiders svenska städer, som alla voro utrustade med stadsprivilegier, hade oftast annan både demografisk och ekonomisk struktur än vår tids städer. Privilegierna avsågo att i första hand för städernas befolkning reservera handel och hantverk som huvudnäringar. Då dessa »stadsnäringar» i regel voro otillräckliga för stadsbefolkningens utkomst, voro åkerbruk och boskapsskötsel nödvändiga komplement. Till städerna hörde därför stora jordar, som i samband med stadsprivilegierna av kronan upplätos åt städerna. Äldre tiders städer voro därför i allmänhet endast stora »bondbyar», i den mån de icke fått någon speciell stadsfunktion, t. ex. av ekklesiastik, administrativ eller militär art. Städerna stodo således ända till förra hälften av 1800-talet till stor del kvar på naturahushållningsståndpunkt (*Herlitz 1924*). Städerna spelade ej heller på långt när samma roll som i våra dagar. Genom näringsfrihetens fullständiga genomförande 1864 upphävdes städernas monopol på handel och hantverk, näringslivet fick en helt ny gestaltning, och städerna kommo därigenom att spela en oerhörd roll i folkhushållningen. Städerna kunde nämligen sedan framför allt genom industriens utveckling ge näring åt väsentligt större befolkning än i forna dagar. Medan för 100 år sedan stadsbefolkningen utgjorde knappt en tiondel av Sveriges befolkning, utgör den nu en tredjedel. Ett allmänt framträdande drag är, att inlandsstäderna genom kommunikationernas utveckling fingo ökad betydelse i jämförelse med sjöstäderna. Därjämte skapades nya samhällen, köpingar och municipalsamhällen, och stadsformen var ej längre den enda form, i vilken tätare bebyggelse kunde komma till och äga bestånd. Ett nytt stadsbegrepp uppkom därjämte, landsrättsstad eller fögderistad, utan egen

rättskipning. Till landsrättsstäderna ha för övrigt under senare tid överförts även smärre, äldre städer med tynande tillvaro.

Svårigheterna att särskilja lands- och stadsbygd ha alltjämt ökats, och för närvarande saknas fortfarande något adekvat uttryck för begreppet stad ur geografisk synpunkt. Hassert skriver i sitt stadsgeografiskt viktiga arbete *Die Städte* (Hassert 1907, s. 4): »Wenn wir als Stadt eine dauernde, eng zusammengedrängte Ansammlung einer grösseren Anzahl von Wohnstätten bezeichnen, deren Bewohner ihre Nahrung weniger durch die lantwirtschaftliche Ausnutzung des umliegenden Bodens als vielmehr durch Handelsverkehr und Gewerbtätigkeit gewinnen, so sind damit zwar wesentliche aber durchaus noch nicht alle Eigenschaften vieler Städte gekennzeichnet». Nelson har i sitt grundläggande arbete *De svenska städernas och stadlika orternas läge* (Nelson 1918 :1, s. 5) följande formulering: »I stadsbygden inbegripa vi varje fast bebyggelseagglomeration av avsevärd storlek, som med någorlunda sammanhängande bostadszoner och ordnad bebyggelse utbreder sig över ett relativt hopträngt område, och vars invånare till övervägande del idka annan näring än åkerbruk.» Dörries förstår i sitt pionjärarbete över tyska medelstora och små städer, *Die Städte im oberen Leinetal, Göttingen, Northeim und Einbeck*, (Dörries 1925, s. 6) med stad »eine menschliche Ansiedlung von mehr oder weniger planvoller, geschlossener und um einen meist deutlich erkennbaren Kern gruppierter Ortsform und sehr mannigfaltigem, aus den verschiedensten Formenelementen zusammengesetzten Ortsbilde». Bobek anser en stad vara »eine grössere Siedlung, welche den möglichst allseitigen, wirtschaftlichen wie politischen und kulturellen Verkehrsmittelpunkt eines unscharf begrenzten Gebietes darstellt, und deren körperlicher Aufbau eine gewisse Steigerung seiner charakteristischen Merkmalen von den Rändern nach den Mittelpunkt hin erkennen lässt» (Bobek 1927, s. 216). Hurd skriver om staden i sitt intressanta arbete, *Principles of City land values* (Hurd 1924, s. 82) — — — »it is in harmony with the law of evolution, that increasing differentiation is accompanied by increased integration». Kant skriver i sitt grundliga arbete över Tartu (Dorpat) (Kant 1927, s. 38) — — — »la loi d'agglomeration de l'organisme urbain, qui soutient la différenciation de l'association humaine». Ahlmann skriver i inledningen till del I av *Ekonomisk-geografisk undersökning av nutida Stockholm med förorter* (Ahlmann m. fl. 1934, s. 7): »Ur geografisk synpunkt kan en stad definieras som en bebyggelseagglomeration med tydlig inre differentiering.» Nelsons formulering

torde väl vara den, som bäst täcker stadsbegreppet, vad svenska städer och stadsliknande orter angår, ehuru differentieringssynpunkten också bör framhållas. Differentieringens tydlighet är emellertid skiftande med stadens storlek men skärpes i regel, i samma grad som staden tillväxer.

Schlüter skriver i *Bemerkungen zur Siedlungsgeographie* (Schlüter 1899), att antropogeografiens mål är att lära känna formen och anordningen av de till jordens yta hörande företeelserna. Till förklaringen av dessa värderas alla orsaker lika, vare sig de ligga i naturen eller i kulturen. Geografen bör lära känna krafternas faktiska ingripande i varandra. Spethman anser i *Dynamische Länderkunde* (Spethman 1928) målet för »Länderkunde» vara, i den mån Spethman har klart för sig sitt mål, att utröna »Kräfte und Vorgänge». Häremot anmärker Hettner i *Geogr. Zeitschrift* (Hettner 1929), att man verkligen måste fråga, hur mycket av det, vilket utgör väsendet och bilden av ett land, som kan uppfattas som ett förlopp. Spethman träder vidare i opposition mot »das Länderkundliche Schema», d. v. s. mot en bestämd, alltid återkommande ordning i stoffet i geografiska skildringar, vilket han kallar den »statiska metoden» i motsats mot sin egen »kraftmetod», som han kallar den dynamiska. Spethman vill således först och främst behandla de faktorer (krafter), som ge området dess egenart. Han anför också som ett exempel bl. a. ett tidigare arbete av honom själv om Lübeck enligt den »statiska metoden», d. v. s. med kapitlen geografiskt läge, geologisk byggnad, morfologi, hydrografi, klimat, växt- och djurvärld, bebyggelse, samfärdsel, handel och andra näringar, befolkningsrörelse m. m., sedan behandlar han »översiktligt» Lübeck i *Dynamische Länderkunde* enligt den dynamiska metoden, mot vilken behandling ingenting är att anmärka som översikt betraktad. Däremot kan man ej annat än instämma i Hettners åsikt, att en detaljerad behandling av ett område med nödvändighet kräver den »statiska» metodens anordning av stoffet, om man överhuvud vill ha någon sammanhållning i ämnet. Då det gäller ett mindre område, såsom en stad, bli ej heller gränserna mellan de olika avdelningarna så skarpa. Först efter behandlingen av ett områdes naturgeografi kan således komma områdets kulturgeografi. Hur mycket av och i vilken ordning stoffet i den kulturgeografiska avdelningen skall behandlas kan endast avgöras i varje särskilt fall. Huvudsaken är, att man inskränker sig till de väsentligt verkamma faktorerna. Detta gäller både natur- och kulturfaktorer, speciellt geologiska och historiska, annars får man börja ända från

»skapelsen». Ett exempel på ett dylikt arbete, som börjar »från början», är Erdmanns Uppsalamonografi, av vilket över hälften är geologi och historia. Om Waltjens arbete, Stadt und Hafen von Bristol, eine Stadt- und Wirtschaftsgeographische Untersuchung (*Waltjen 1935*) skriver Dörries i Geogr. Zeitschrift 1936, H. 3: »Es ist weit eher ein Abriss der Stadtgeschichte als der Versuch einer wissenschaftlich fundierten und methodisch angelegten Stadtgeographie. Der Untertitel müsste daher abgeändert werden in Eine Stadt- und wirtschaftsgeschichtliche Darstellung (statt geographische Untersuchung).» Det gäller ju härvidlag, att, vad som är ändamålsenligt, är också i regel det rätta. Ändamålsenligt för geografen är en geografisk framställning och icke en geologisk eller historisk. Därmed är ej sagt, att icke geografen behöver syssla med geologi och historia. Att historiska fakta så tränga sig på en stadsgeografisk forskare beror helt enkelt på att de göra sig så kraftigt genetiskt gällande redan i stadsbilden. Det är ej heller möjligt att geografiskt skildra en stad utan att känna dess historia i detalj. Detta är nämligen nödvändigt för att få en riktig uppfattning av de historiska, icke minst personhistoriska, faktorernas inverkan på stadens utveckling. Det är alltså en stor arbetsbesparing för stadsgeografen, om en stads historia är bearbetad på ett tillförlitligt sätt, vilket tyvärr icke alltid är fallet. Jönköpings historia (*Hartmann m. fl. 1917—21*) t. ex. är därvidlag något ojämn. Detta gäller speciellt dess tidigare historia, vilken emellertid för ifrågavarande arbete spelar mindre roll. Man måste dock ständigt kritiskt granska sitt källmaterial; detta gäller även det naturvetenskapliga materialet, t. ex. det geologiska och meteorologiska, där geografen ibland kan dra flera slutsatser än geologen och meteorologen. Bebyggelsegeografien, enkannerligen stadsgeografien, företer också dualismen i den geografiska forskningen mest utpräglad genom att förena exakt naturvetenskaplig iakttagelse med historiska källstudier (*Dörries 1925, s. 7*). Detta innebär emellertid ej, att denna dualism behöver prägla vare sig stadsgeografiens innehåll eller mål. »Det avgörande är, att geografen ser ett centralt område och en vetenskaplig uppgift som sin egen» (*Nelson 1918 :1, s. 4*). Det gäller att under alla förhållanden söka klargöra de geografiska företeelserna så, att de även kunna framställas på kartan (*Hettner 1927, s. 324*). Kant skriver, att ord och kalkyler icke räcka till förklaring utan hjälp av illustrationer och kartor, kartogram, diagram, aritmogram, snitt o. s. v. »Det är de medel, de resultat, som böra vara placerade i början och i slutet av arbetet, och det är bland dem, som geografiska framsteg

böra utkristalliseras.» (*Kant 1927, s. 28*). Även om Kant går till överdrift härvidlag i sitt arbete över Tartu, måste författaren dock instämma i principen. Det gäller således att låta företeelserna själva tala genom kartor och siffror framför allt. Dock innebär detta ej, att företeelserna därmed skulle vara klarlagda. Både kartor och tabeller behöva uttolkning och framför allt riktig tolkning, vilket endast den kan ge, som i detalj känner »underlagets» beskaffenhet. En dylik tolkning kräver framför allt sådana detaljer å kartan som gränser för utbredningsföreteelser av skilda slag, vilka gränser i form av linjer på kartan få en skärpa, som ingalunda motsvarar verkligheten. Linjer böra i dylika fall sparsamt komma till användning, helst böra objekten själva markera sin utbredning genom lämpligt vald be-teckning.

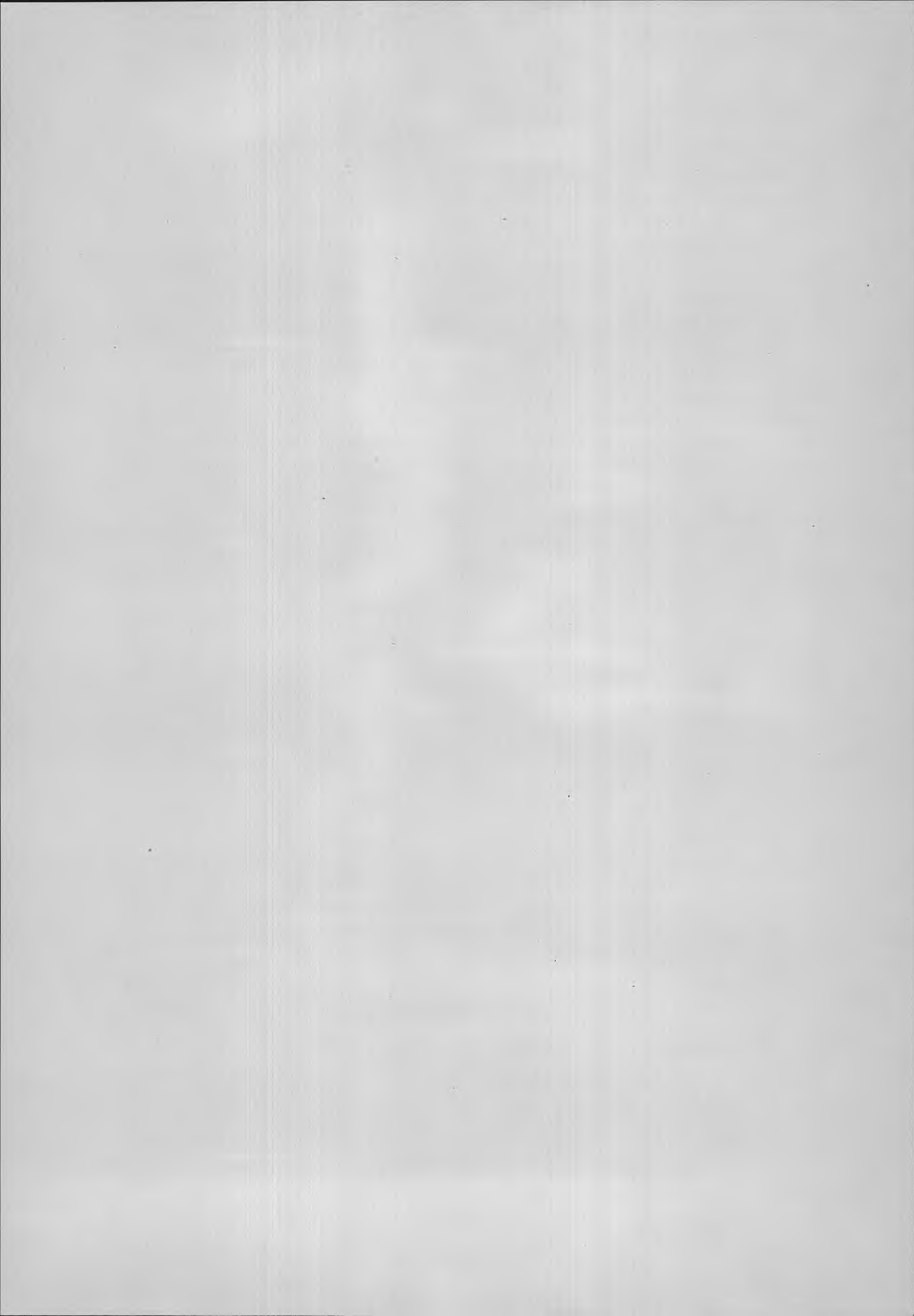
En ingalunda lätt men viktig uppgift är t. ex. att taga reda på en stads geografiska område, d. v. s. alla »stadsmässigt» utnyttjade ytor. Geisler anser (*Geisler 1924, s. 369*), att en sådan avgränsning blott kan ske efter morfologiska grunder, Nelson betonar, att en sådan gräns blir konventionell (*Nelson 1918: 1, s. 6*) och De Geer omnämner (*De Geer 1912, s. 52*), att det vid konstruktionen av en sådan gräns ofta inträffat ganska komplicerade situationer, där realitetskänslan och sunda förnuftet fått falla utslaget. Dörries har det enkla receptet, att, vad som ej hör till staden, hör till landet (*Dörries 1925, s. 156*). Söderlund har sökt avgränsa stads- och landsbygd genom isokroner (*Söderlund 1922*). Någon säker metod att fastställa stadsbygdens gräns finnes således ej. Förklaringen är helt enkelt den, att i verkligheten en övergångszon finnes mellan stads- och landsbygd. De Geer har infört en generaliserad gräns, som tangerar alla de radierande utlöparna från stadsbygden, innanför vilken gräns befinna sig delar av landsbygden, och utanför vilken är sammanhängande landsbygd (*De Geer 1924: 2*). Författaren har först och främst låtit den administrativa gränsen utgöra en faktor för avgränsningen av Jönköpingslandskapet men låtit den geografiska stadsbygden avgränsa »sig själv» genom utbredningen av befolkningsprickarna. Dessa ha givits trenne olika storlekar för att utmärka slutna stadsbebyggelse, förstadsbebyggelse och villabebyggelse.

En stadsgeografisk forskare är nämligen ofta nödsakad att arbeta efter egna metoder, vilket kan göra arbetet mycket tidsödande. Forskningsmetodiken för en mindre stad blir ofta så olik den för en stor stad (t. ex. Stockholm), som städerna äro olika varandra. Det exakta material, som en storstadsforskare har att tillgå, kan

knappast och i alla händelser ej utan stora kostnader anskaffas av andra stadsforskare, såvida ej myndigheterna förstå att uppskatta värdet av en stadsgeografisk undersökning. Det primärmaterial, som verkligen kan anskaffas, kan ofta ej användas utan synnerligen kritisk granskning och överarbetning. Överhuvud kräver all stadsgeografisk forskning mycket övertvägande och en viss metodisk erfarenhet, om resultatet skall bli av kartografiskt värde. Det ligger ju i materialets ofta »subjektiva» natur, att så måste vara förhållandet.

Då stadsgeografien är en av geografiens nyaste grenar, är den stadsgeografiska litteraturen, vad Sverige beträffar, ringa. Vad den utländska litteraturen angår, så behandla de monografier, som hittills sett dagen, mest storstäder. Det är först det senaste decenniet, som andra monografier tillkommit. De svenska geografernas bidrag till stadsgeografien utgöras av tidigast De Geers Storstäderna vid Östersjön (*De Geer 1912*), Granlunds studie över Borlänge (*Granlund 1916*), Nelsons De svenska städernas och stadslika orternas läge (*Nelson 1918: 1*), samme författares Några drag ur den svenska stadens geografi (*Nelson 1918: 2*), De Geers Stockholm som storstad (*De Geer 1922*), samme författares Om Gävle stad och dess centrum samt Falun som industristad (*De Geer 1924*), vidare Per Holms Göteborgs stadsdelar (*Holm 1924*), Mauritzons studie över Höganäs (*Mauritzon 1925*) och Ekstrands hist.-geografiska studie över Göteborg (*Ekstrand 1925*). En tysk, Erdmann, publicerade samma år en monografi över Uppsala (*Erdmann 1925*). Författarens monografi över Huskvarna förelåg färdig redan 1923 men gick ej i tryck förrän 1926 som bihang till Huskvarna komm. mellanskolas årsredogörelse, först sedan den av skolekonomiska skäl förkortats till hälften (*Weiler 1926*). Bland rent metodiska arbeten inom stadsgeografien må först nämnas Geislers Beiträge zur Stadtgeographie (*Geisler 1920*), vars intentioner till stor del legat till grund för de tyska stadsgeografernas stadsmonografier. Dessa arbeten beröras i den mån de hava metodiskt intresse för författarens Jönköpingsarbete i efterföljande kapitel. De franska stadsgeograferna äro i stället inspirerade av Blanchards Une méthode de géographie urbaine (*Blanchard 1922*). Då de franska monografierna t. ex. Blanchard, Grenoble (*Blanchard 1912*), Levainville, Rouen (*Levainville 1913*), Gex, Albertville (*Gex 1921*), ägna huvuddelen åt städernas historiska geografi och kartmaterialet ofta är underhaltigt eller saknas, ha de ej haft nämnvärt intresse för Jönköpingsundersökningen. Det fåtal

engelska och amerikanska stadsgeografer, som haft något av intresse för författarens arbete, ha behandlats i de efterföljande kapitlen. Den pågående Stockholmsundersökningens program, upplagt av Ahlmann, Jonasson, Granlund m. fl. (*Ahlmann 1930*), har naturligtvis ett visst intresse för Jönköpingsundersökningen men har ej i detalj kunnat följas för Jönköping, eftersom det är avsett för en storstad. Författaren har därför för Jönköping uppgjort ett särskilt program för behandlingen, med huvudvikten lagd på den nuvarande staden, dess miljö och urbana struktur jämte inre och yttre funktion. Undersökningen av stadens omland, som endast ett fåtal stadsgeografer intresserat sig för, har författaren ägnat stor omsorg, och det samma gäller befolkningens härstamning. Historiska fakta ha framdragits, endast i den mån författaren ansett dem nödvändiga till förklaring av den aktuella staden, dess uppkomst och utveckling framför allt.



I.

Jönköpingslandskapets naturgeografi.

Det nära sambandet mellan bebyggelse och naturförhållanden gör det nödvändigt att först ge en översikt av Jönköpingslandskapets naturgeografi. De huvudsakliga lokala faktorer, som kunna innefattas häri, äro av geomorfologisk, hydrografisk och växtsociologisk natur. Vegetationen, som, landskapligt sett, här har så stor betydelse, är betingad även av bebyggelsen, som i sin tur till en del också är påverkad klimatiskt.

Sin säregna karaktär får Jönköpingslandskapet av Jönköpingsdalen och sjöarna (pl. XI). Bland de dislokationslinjer, som ge de stora orografiska dragen åt Nordsmålands brutna landyta, äro mest påfallande de, som åtfölja Vättergravsänkans västra och östra förkastningsbranter. Vätterns sänkningsfält avslutas i söder av Jönköpings- och Huskvarnadalarna. Den förra begränsas i väster av fortsättningen av västra Vätterbranten, som från Vätterns sydända sträcker sig åt sydsydväst förbi Taberg. Huskvarnadalens östra sluttning utgöres av den östra Vätterbranten. Mellan Jönköpings- och Huskvarnadalarna kvarstår ett platåartat massiv (urbergsblock), som på grund av dalarnas avsmalnande åt söder är kilformigt med spetsen mot norr. Dess östra rand faller flexurartat mot Huskvarnadalen, medan det i väster förefaller vara begränsat genom trappformiga förkastningsbranter.¹⁾

Höjdförhållandena inom området framgå av kartan och profi-lerna (fig. 1). Högsta punkten (1934 med en 20 m. hög flygfyr) är belägen söder om Ekeberg å massivet öster om dalen och uppgår till c:a 280 meter. Den högsta punkten väster om dalen inom området är belägen söder om Samset och uppgår till över 240 meter. (Vätterns yta ligger c:a 89 meter över havet). Å dalens västra sida träder berggrunden delvis i dagen såväl i själva förkastningsbranten som å platåområdet ovanför (t. ex. vid Samset). Den utgöres norr

¹⁾ På grund av att berggrunden är betäckt av delvis mäktiga, kvartära avlagringar, äro dess ytdetaljer svårtillgängliga för observation.

om Eriksberg av hornbländegranit och söder därom av gneisgranit (*Munthe och Gavelin 1907*). Å plåtåområdet i öster går den även i dagen, särskilt å höjderna öster om Myrebo, där den utgöres av gneisgranit. Längre åt norr från Jordanstorp upp till Bondberget öster om Jära består berggrunden mest av gabbro och diorit med anslutning av hornbländegranit i de östligaste delarna. Gränsen för Jordanstorp i öster följer en sänka, kallad Homars hål, som tydligen är en sprickdal i kontakten mellan de båda sistnämnda bergarterna. Stenbrott finnas dels i väster, nära Åsenvägen, där gneisgraniten brytes, dels i öster, nära Rosenlund, där (hornblände-)granit, gabbro och diorit brytas, i samtliga fall för användning till makadam och skärv (»vägbotten»). Den småskulpterade struktur, som urbergets yta nu förete, är ett verk huvudsakligen av landisen under istiden, även om särskilt dislokationslinjer och sprickor i berggrunden i hög grad gynnat senare frostvittring. Landisens morfogenetiska inverkan har åstadkommit dels genom exaration, dels även genom ackumulation av glaciala och glacifluviala avlagringar. Genom erosionen skärptes i allmänhet ytreiefen, där förvittring och förklyftning nått större djup, och förkastningsbranter, klippbäcken och sprickdalar framträdde mera, under det att i övrigt huvudsakligen endast rundhällar utformades. Denna landisens utpräglad selektiva inverkan (exaration) var beroende icke blott av berggrundens struktur och frakturer utan även av landisens rörelseriktning (*Nelson 1923*). Så torde landisen ha bidragit till upprensning av t. ex. den möjligen preglaciala ravin, i vilken Dunkehallaån genomskär den förskiffrade och förklyftade gneisgraniten i den västra förkastningsbranten. Den sandsten, som nära åns mynning samt på andra ställen vid foten av den västra förkastningsbranten träder i dagen, bildar i dalen underlaget för de mäktiga kvartära avlagringar, som landisen givit upphov till. Denna sandsten torde ha sedimenterats ovanpå en tämligen jämn urbergsplatta, ett peneplan, i viss höjdrelation (om vilken Tabergs höjd, 342 meter ger en antydning) till platåytorna å ömse sidor om dalen (*Högbom 1926*). I Vätterdepressionen, som sönderbröt nyssnämnda peneplan, har sandstenen kunnat bibehålla sig bättre skyddad mot subaerila agenser, under det den å platåerna denuderats. Vid brunnsborring vid Västra tändsticksfabriken i Jönköping har sandstenen påträffats under kvartäravlagringarna på över 32 meters djup och med en mäktighet av nära 60 meter (*Munthe och Gavelin 1907*).

De lösa jordlagren, som förläna ytreiefen en del karakteristiska

smådrag, ha emellertid icke genom utfyllning av sänkorna i större eller mindre utsträckning förmått utplåna berggrundens storkuperade former. Av moränbildningarna dominerar krossgruset å plåtåområdet i öster. Det vilar direkt på urberget och bidrar, ehuru ojämnt avsatt, ofta att utjämna dess relief. Endast i ringa utsträckning använt till odlingsjord, upptages det huvudsakligen av barrskog (pl. XI) eller lövskog som beteshagar, t. ex. öster och söder om Ekebergs gård och öster och söder om Bondberget. I ett brett bälte, omfattande sluttningen i öster mot dalen (och Vättern), utbreda sig bördiga leravlagringar, högst upp bestående av moränlera och längre ned av issjölera. Synnerligen karakteristiska för detta lerområde äro den mängd »döda dalar», som genomskära detsamma. Dessa dalar, av vilka en del äro temporärt vattenförande, äro liksom Jönköpingsdalens kulliga landskapsformer huvudsakligen resultatet av den erosionscykel, som redan finiglacialt inleddes genom Vätterssjöns avtappning. Denna erosion, som var beroende av erosionsbasens sänkning, hindrades till en början ej heller av någon nämnvärd vegetation. Lerbältet är till större delen uppodlat eller upptages huvudsakligen av ekskog eller björkhagar (delvis uppblandade med barrträd) för bete. Den största och bäst bevarade ekskogen inom Jönköpings område finnes å Österängen, söder om statens järnväg, upp till Bondberget. Ordet ek ingår ju också i namnen Ekeberg och Ekhammen inom detta område. Issjöleran å Sannaområdet användes för tegeltillverkning vid Sanna tegelbruk, beläget å den yttre landtungan vid Huskvarnaån (pl. XI). Dalfyllnaden i övrigt utgöres huvudsakligen av sand, å dalbottnen grusblandad men å den västra förkastningsbranten omväxlande med urbergshällarna. Dessa sediment liksom den förut omnämnda issjöleran ha med växlande mäktighet avsatts ofta i tämligen jämna fält (jämför namnen Hovslätt, Råslätt) av isälvar i den vid landisens recession uppdamda Vätterssjön. En del källor, bundna vid olika lerlager, förekomma litet varstades. Dessa källor, vars flöden äro mer eller mindre rikliga, tjänstgöra som brunnar, där vattenledningsvatten ej finnes att tillgå. Av källorna äro tvenne kända som hälsokällor, Västerbrunn, söder om Munksjön, och Österbrunn, öster om Rocksjön. Den förra, som förr kallades Lindedahls hälsobrunn, var känd redan under början av 1700-talet och framspringer i en liten sandbacke. Den avger c:a 360 kannor eller 940 liter järnhaltigt vatten om dygnet (*Sjöberg 1733*). Den senare, förr kallad Maredahls hälsobrunn, liksom den förra belägen på sluttningen av en backe med omväx-

lande sand- och lerlager, är av mycket gammalt datum, men brukad som hälsokälla först 1763 (*Wåhlin 1769*). Den ursprungliga »Västerbrunn» förstördes vid utschaktningen för Ulricehamnsbanan, men Österbrunn existerar fortfarande, nu inmurad, med sitt goda och jämna flöde av c:a 600 liter per dygn av klart, föga järnhaltigt vatten, men detta har ej, såvitt känt, särskilt hälsobringande egenskaper. Genom att isolerade, mindre rester av landisen inbäddats i issjösediment,¹⁾ ha vid isresternas smältning runda eller ovala bäcken bildats, vilka nu äro så karakteristiska för hela området söder om småsjöarna och utgöra sankmark eller gölar, t. ex. vid Strömsberg och Sänkerna (namnet anger terrängen). På grund av sin luckra beskaffenhet lätt utsatt för torka, är sanden mindre god odlingsjord, varför den till stor del är upptagen av barrskog, t. ex. tallskogen, benämnd Ljungarumsskogen, (ljungen karaktärsväxt i markskiktet) väster om Ljungarums kyrka och söder om Munksjön. Issjösandens har bland annat genom sin höga kiselhalt fått användning för tillverkning av kalksandtegel vid ett tegelbruk söder om Västerbrunn.

De båda sjöarna Munksjön och Rocksjön jämte mellanliggande myr(torv-)sänka söder om Vättern äro utbildade genom erosion av huvudsakligen Tabergsån och Strömsbergsån (fig. 1, profil 2). Då djupet i Munksjön uppgår ända till 19 meter och i Rocksjön till 12 meter samt i en håla mellan sjöarna till 18 meter (enligt karta av Rydbeck 1906), har sedan sänkornas uppkomst positiv strandförskjutning ägt rum. Dessa rännor äro nämligen nedskurna i ett abrasionsplan, som antages härröra från den vattenyta (M. G. c:a 12 meter över Vättern), till vilken Vätterissjön avtappades (*Munthe och Gavelin 1907*). Rester av detta plan finnas på ömse sidor om sjöarna, följande 100-meters nivåkurvan. Genom Vätteryttans stigning, förorsakad av den olikformiga landhöjningen, bildades strandvallar utanför sänkorna, de nuvarande lagunsjöarna (jämför 90 meters-isohypsen å pl. XI).

Även i Huskvarnadalens nedre del finnas några gölar av liknande karaktär. Såväl Strömsbergsån och dess tillflöden som i ännu högre grad Tabergsån och dess största tillflöde, Kråkeboån (Lillån), ha utformat betydande erosionsdalar, vars nedre delar nu upptagas av sankmark. Strömsbergsån, vars vattenmängd är obetydlig, c:a 0,185

¹⁾ Issjösediment i geografisk bemärkelse benämnas alla sediment, avsatta i en issjö (*Halden 1923*).

kbm per sekund, regleras genom en 5 meter hög damm och användes till drift av huvudsakligen en såg. Tabergsåån, vars källa befinner sig nära Nissans på höjdområdet nordost om Bondstorp, avvattnar ett område av 90 kvkm (*Kommerskollegium 1930*). Dess största tillflöde är Kråkeboån till höger inom ett nederbördsområde av 61 kvkm, avvattnande Lovsjön och Barnarpssjön. Ehuru medelvattenmängden i Tabergsåån numera ej utgör mer än 1,1 kubikmeter per sekund vid Hovslätt och i Kråkeboån 0,6 kubikmeter per sekund vid Hellstorps kvarn invid stadsgränsen i söder, (enligt handlingar tillhörande kvarnägaren) ha båda åarna utfört ett betydande erosionsarbete. Myrmarker (mader) förekomma i Tabergsådalen på den ena eller andra sidan av strömfåran, som är begränsad av en vall, vilken vid »flod» liksom maderna översvämmas. De från de markerade strandbrinkarna mot åns konvexa slyngor utskjutande, långsluttande »sporrarna» samt »korvsjöarna» (meandersjöarna) i maderna mellan dessa visa, att en förskjutning av åslyngorna ägt rum. Att något åplan (serpentinlätt) till synes ej kommit till utbildning torde bero på Vätteryttans fortgående stigning, varigenom även strömfårans sideoerosion minskats (pl. XI). Kråkeboåns dalgång visar å Kjettilstorp och Råslätt ända till 30 meter höga branter. Vid Hovslätt utnyttjas vattenkraften dels genom ett vattenhjul vid Norrefors fabrik i ett 4 meters fall, dels till drift av 2 vattenturbiner på sammanlagt 75 hkr i ett 5 meters fall vid Hovslätts kvarn och såg.

Över den västra förkastningsbranten med dess relativt tunna sandlager rinna en del bäckar, av vilka några skurit sig djupt ned i sanden nedanför branten. Naturlig gräns för staden bildar längst i söder Ulvstorpsbäcken, kommande från sjön med samma namn. Något längre åt norr kastar sig Tokarpsbäcken med sina båda förgreningar utför branten och bildar öster om Tokarpsvägen en djup erosionsdal. Båda dessa bäckar liksom en tredje norr därom i gränsen mot Torpa äro tillflöden till Tabergsåån. Litet längre åt norr rinner Junebäcken genom vattenledningsdammen (vid stadsgränsen i väster) i en sprick- och erosionsdal i branten, varefter den oväntat avviker mot norr och utrinna i Vättern, parallellt med förkastningsbranten och Munksjöns västra strand. Endast en obetydlig höjning på ett par meter i terrängen är orsaken till denna ändring av riktningen, som annars skulle gjort bäcken till ett tillflöde till Tabergsåån. Är dess dal i branten preglacial, föreligger här en typisk postglacial omläggning av dräneringen. Bäckens vattenmängd nedanför dammen (ovanför

4,5 sekundliter)¹⁾ är nu obetydlig, varför dess nedre del nu norrut genom Torpa tvingats in i en kulvert, som även tjänstgör som huvudavloppsledning för närliggande habitationer i väster. Denna bäck har alltså på sin väg genom staden undergått funktionsväxling och dess vatten förändrats från dricksvatten till kloakvatten.

Vattenledningsdammen (anlagd 1865), som ligger c:a 90 meter över Vättern, uppdämmer en yta på 11 200 kvm i den förut nämnda sprickdalen och har en rymd av c:a 26 200 kubikmeter (*Booberg 1924*). För vattenfiltreringen finnas två (1935 tre) öppna sandfiltra nedanför samt en reservoar. Efterhand som stadens behov av vatten ökades, anlades dammar även vid Ulvstorpsbäcken å Tokarp och dess tillflöde Hökabäcken söder därom, vardera lämnande 6 sekundliter, samt vid Ledstorp för Sandserydsbäcken (tillflöde till Tabergsån), som lämnar 10 sekundliter vatten. Då dessa senare dammar äro belägna c:a 31 meter över filtra, pressas vattnet genom självtryck i rören in i dessa, som ligga c:a 65 meter över Vättern. Denna vattentillgång har emellertid ej räckt till för den alltjämt växande staden, utan har även Vätternvatten, tidvis ofiltrerat, måst inpumpas för att avhjälpa den värsta vattenbristen. Sedan 1923 har en provisorisk pumpstation med hydrofor för 9 sekundliter med snabbfiltrering och klogasrening ersatt den gamla pumpstationen vid Vättern (pl. VIII). Vattenledningsvattnet är mjukt och obetydligt järnhaltigt men tidvis betydligt färgat av humusämnen. Vattenförbrukningen för år 1931 var 1 354 443 kubikmeter, således per dag c:a 3 710 kubikmeter, och rörnätets längd 48 120 meter (jfr tab. 22).

Junebäcken, som efter vattenledningsdammens anläggande blivit ett stinkande dike med spillvatten och sopor från omgivningen, tjänstgör nu som en av huvudavloppsledningarna från västra stadsdelen (pl. VIII). Dessa avse att leda så mycket som möjligt av spillvattnet direkt till Vättern och minska föroreningen av Munksjön. Vad Junebäcken var i väster, var kanalen mellan Munksjön och Rocksjön i öster i ännu större utsträckning, en stinkande, öppen ränna med nästan stillastående vatten. En s. k. cirkulator vid kanalens ända vid Rocksjön avhjälpte ej nämnvärt detta missförhållande. Denna kanal, anlagd för avvattning av de nu utfyllda maderna kring densamma, är nu igenfylld och trumma nedlagd i densamma med avlopp till kloakpumpstationen vid Vättern. Denna pumpstation med en kapacitet av 240 sekundliter är betingad av nivåför-

¹⁾ Namnet Junebäck betyder den jämna bäcken (*von Friesen 1917*).

hållandena på öster (pl. XI), som i allmänhet ej medgiva kloakledningar med självrensning. Samtliga huvudledningar å öster avlämna nu sitt vatten vid pumpstationen och dess avlopp, c:a 75 meter ut i Vättern, och de många ledningarna (norr om järnvägen) till Vättern ha försvunnit. Kloakledningens hela längd var 1931 56471 meter (tab. 22 och pl. VIII).

Det betydligaste av vattendragen utför den västra förkastningsbranten är Dunkehallaån. Den kommer från Dumme mosse, sydväst om Axamosjön på plåtåområdet i väster och avvattnar där ett område på c:a 27 kvkm. Den upptar härinom vattnet från två smärre sjöar, Lomsjön och Västersjön (genom en kanal) och troligen underjordiskt även vattnet från Axamosjön, som nu saknar synligt till- och avlopp. Axamosjön har emellertid förr avbördat sitt vatten till Dunkehallaån (enligt Hagmans skattdrägningskarta över Klämmestorp och Hulukvarn 1716) genom ett avlopp, varav rudiment återfinnes närmast Axamosjön. Den genomflyter i en markerad erosionsdal sandavlagringarna på platån med liten gradient, tills den vid stadsgränsen avviker i en skarp vinkel åt söder och sedan infaller i en möjligen preglacialt utformad dal i förkastningsbranten. I denna dal bildar den i analogi med Huskvarnaån i den östra förkastningsbranten på en 1200 meter lång sträcka ned till Vättern 13 fall jämte mellanliggande forsar med en sammanlagd höjd av 90 meter (fig. 2). Till sin habitus erinra dessa fall om Huskvarnaåns, ehuru de med hänsyn till berggrundens skiffrihet och stupning äro motlutande, då Huskvarnaåns äro medlutande. Den framrinnande vattmängden varierar mellan 0,17 kubikmeter per sekund under september och 0,37 kubikmeter under april och utgör i medeltal 0,27 kubikmeter per sekund vid Prostkvärnsdammen. Genom föreslaget anläggande av regleringsdamm söder om Axamosjön (vid Axamo åbro) och Västersjöns höjning skulle jämnare vattentillgång och större mängd driftvatten (under industriens drifttid), c:a 0,6 kubikmeter per sekund, erhållas. Den magasinering av vatten, som nu sker i Prostkvärnsdammen, ger ej nämnvärt mera driftvatten, c:a 0,3 kubikmeter per sekund, än medelvattmängden. Fallen äro också utbyggda för 0,3 kubikmeter per sekund, motsvarande 3 turbinhästkrafter per fallmeter. Vinsten av regleringen skulle alltså bli en fördubbling av krafttillgången under drifttiden. Sammanlagt uttagas nu 260 turbinhästkrafter från fallen inom Jönköping, och värdet av varje hästkraft beräknas till 1.200 kronor.

Den mest framträdande av erosionsdalarna i väster är Djupa-

dalen å Bymarken med ett djup av ett 20-tal meter vid mynningen, men även den söder därom belägna Medelbäcken¹⁾ har skurit sig ned, dock ej ens hälften så djupt som bäcken i föregående dal.

Huskvarnaån, vars nedre del utgör en omtvistad gräns mellan Jönköping och Huskvarna, är Vätterns största tillflöde och avvattnar under sitt lopp ett 10-tal sjöar av betydelse. Vattenmängden i åns nedre del har observerats variera mellan 1 och 20 kubikmeter per sekund, men genom reglering ha Huskvarnaverken vunnit jämnare vattentillgång, i medeltal 4 kubikmeter per sekund. Anledningen till gränstvisten med Huskvarna är de förändringar, som skett i åns nedre del. Sankmarkerna med ett djup av ända till 14,5 meter på båda sidor om Rumlaborg, en medeltida förskansning på en udde på Huskvarnasidan av ån, samt den c:a 10 meter höga erosionsbranten på Sannasidan antyda, att ån här utformat en erosionsdal av liknande slag som Tabergs- och Strömsbergsåarnas, och att Vättern i postglacial tid bildat en vik inåt Rumlaborg till (fig. 3). Under en fortgående höjning av Vätterytan har denna vik utfyllts av sandrevlar av utåt tilltagande höjd med mellanliggande gamla åfåror. Den innersta strand-

¹⁾ Det s. k. Medelbäcksgodset, köpt år 1433, hade till utjordar enklaverna utanför staden, L. Tokeryd och Botarp samt Häggeberg och Anderstorp m. fl. (Rydquist 1861) i Järstorp socken.

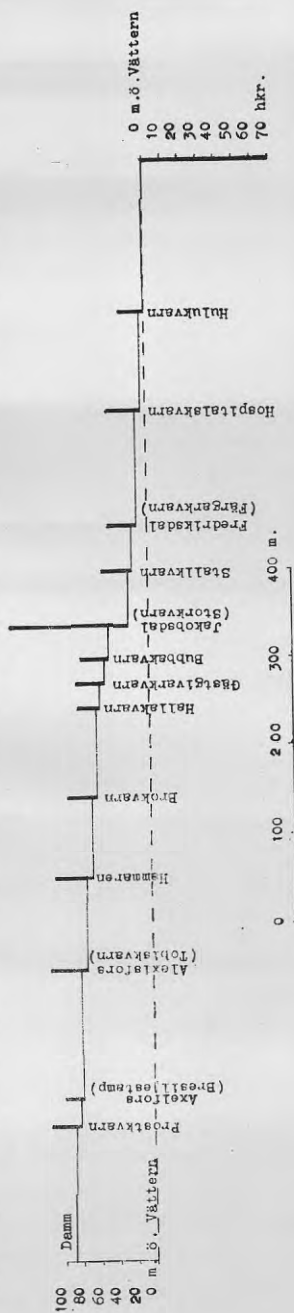


Fig. 2. Längdprofil av Dunkehallaån från Prostkvarnsdammen till mynningen i Vättern. Svart stapel anger antalet turbinhastkrafter (enl. skalan t. h.), som uttages vid varje fall.

reveln har uppstått, där det första sammanträffandet mellan åvattnet och vågorna ägt rum, och där alltså avsättning av slam från bägge hållen skett i större skala. En revel har lagt sig tvärs över åmynningen, som från början legat till vänster på grund av åvattnets återstudsning från högra sidan av ån ovanför Rumlaborg. Strandreveln har vuxit åt öster och tvingat åmynningen åt samma håll, ända tills uppslamningen i åmynningen blivit så stor, att ån, som samtidigt »frätt» i vallen, vid den tidigare åmynningen brutit igenom. På samma sätt ha de utanför varande revlarna uppstått, successivt tilltagande i höjd samtidigt med Vätteryntans stigning (Weiler 1926.) Granlund har uppskattat denna stigning vid Jönköping till c:a 15 cm per århundrade (Granlund 1933). Sanna gölen väster om ån är även belägen i den nedre delen av en erosionsdal, som sträcker sig i sydvästlig riktning upp mot landsvägen. Denna göl har ej blivit igenfylld fullständigt, då åmynningen på grund av uppslamning tvingats att flytta sig åt öster, allt eftersom den yttersta reveln utbyggts. Sådan uppslamning har tvingat densamma att ganska nyligen flytta sig, vilket kan konstateras både av kartor och på marken. 1799 års mynning låg öster om den nuvarande, och även väster om denna finnas spår av en gammal åfåra. Den nuvarande mynningen fanns åtminstone 1895. Huskvarna stad gör på grundval av en karta av 1647 anspråk på den yttre reveln såsom landvinning utanför Rosendala strand¹⁾ och hävdar, att stadsgränsen går genom 1647 års mynning och den nu genom järnvägsbanken utfyllda inskringen i den yttre reveln. Att ån, om den ej hindrats förr eller senare, med all sannolikhet inom en nära framtid, att döma av graden av uppslamningen vid mynningen, skulle efter avvikningen åt öster ha brutit igenom vid inskringen, och därmed den yttre reveln på samma sätt som de övriga blivit landfast med Rosendala, är knappast något tvivel underkastat. Det är naturligt, att det kräves en viss jämvikt mellan oppdämningen vid åmynningen och vattnets kraft, innan ett genombrytningsförsök av ån på någon punkt av sandreveln definitivt lyckas. Det är på grund härav, som åmynningen påvisbart flera gånger oscillerat om sitt nuvarande läge. Till grund för tidsuppgiften om den yttre revelns tillkomst ligger naturligtvis kartmaterialet, Dukers »avmätningar» av Sanna 1646 och Rosendal 1647, men att de yttre landtungorna äro geologiskt sett av mycket ungt datum är emellertid otvivelak-

¹⁾ Rosendala är namnet på den gård inom Huskvarna stad, som stranden på Huskvarnasidan tillhört.

tigt. Hade dessa funnits, då den urgamla väg, som framgår över Kavlabron, kom till, hade det väl varit naturligare att framdraga vägen över någon av dessa. Rumlaborgs förskansning är uppkastad på en strandsporre av samma slag som revlarna. De mörka myllager, omväxlande med sandlager, varav mittkullen är uppbyggd, äro endast rester av grästorvor, som använts för stabili-

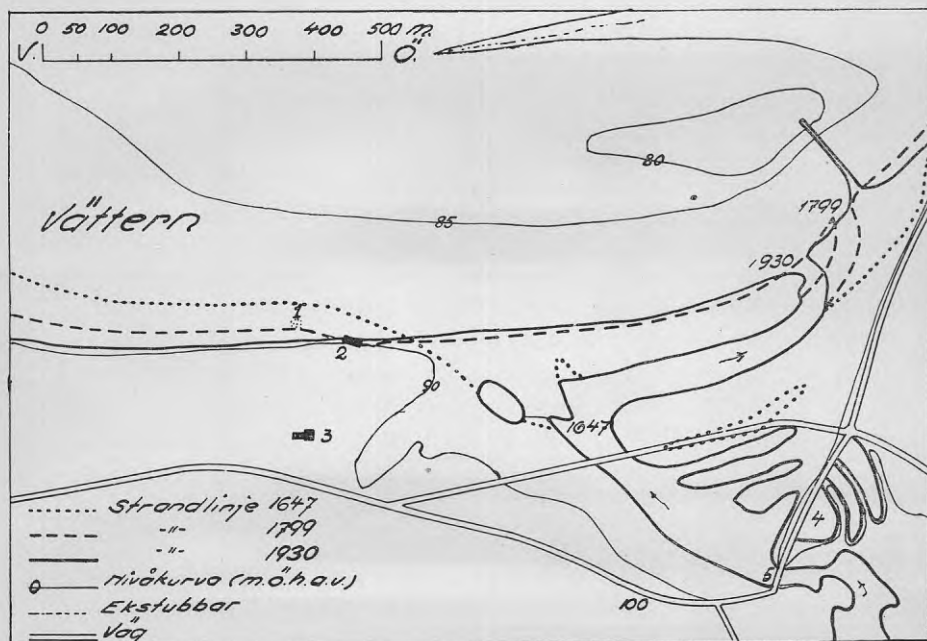


Fig. 3. Strandlinjens förskjutningar vid Huskvarnaåns mynning sedan 1647 (efter förf:s Huskvarnamonografi). 1. Stenblock. («Sanda kyrka», 1541). 2. Byläge (Sanna 1647). 3. Byläge (Sanna 1799). 4. Rumlaborgs «fäste» (1200-talet). 5. Kavlabron.

sering av kullen, ej äldre »markytor», såsom Sahlström antyder (Sahlström 1934). Traditionen (Friberg 1892) vill på ett tidigt historiskt skede ha denna väg förlagd c:a 450 meter ut i Vättern från den nuvarande stranden, där på c:a 3,5 meters djup på rot stående ekstubbar i ett torvlager förekomma, och där även en del multnade stammar ligga till hälften dolda. Vid den tidpunkt (bronsåldern) nämnda ställe låg över vattenytan, torde det emellertid ej ha varit anlitat för någon »väg».

Vid jämförelse av strandlinjerna väster om åmynningen på Sannaområdet, enligt Dukers »avmätning» 1646 och Montelins storskifteskarta 1799, finner man, vilken kraftig abrasion stranden

undergått. Det material, som här bortsköljts och av vågorna delvis inslungats i den forna viken vid Huskvarnaån, har varit mer än tillräckligt att bilda den yttersta reveln, ehuru säkerligen även material kommit från branten vid Rosenlund. Där »frätningen» är som störst vid Sannastranden (längst till vänster å fig. 3) och säkert påvisbar,¹⁾ har den uppgått i medeltal till 0,3 meter per år (strandskoning är nu utlagd). Tillsvämningen till den yttersta reveln är svårare att uppskatta, då ingen upplysning står att vinna om när reveln är färdigbildad. Denna tillsvämning torde emellertid före 1799 ej understiga 0,5 meter per år, vilket stämmer rätt väl med dateringen för de inre revlarna. Att abrasionen såväl som tillsvämningen är mindre efter 1799 kan förklaras, dels av att Vätterytan periodvis stod högre tidigare på grund av fördämningar i Motala ström (*Björkman 1919*), dels av att strandlinjen är »uträtad», vilket ju är målet för de verkande vågkrafterna. Vid högvatten äger ju numera en abrasion rum också vid den yttre reveln. Även vid Rosenlundsbranten är »frätningen» mindre än 0,3 meter per år.²⁾ Strandbrinkens högsta höjd uppgår till c:a 30 meter, och lutningen är vanligen $1/2 R$ (fig. 4). På grund av att lerlager omväxla med sandlager i branten, söka sig källsprång litet varstades ut i densamma. Dessa källsprång ha jämte ytvatten givit upphov till cirkusdalar, fåror och dälder, omväxlande med utsprång, varvid även ras och jordflytning medverkat och bidragit att göra branten ställvis vegetationsklädd. Denna vegetation verkar ju, där den utgöres av vedartade växter i någon mån bindande, vilket jämte nyssnämnda omständigheter förklarar ojämnheten i abrasionens inverkan och brantens växlande ytskulptur. Ställvis tjänstgöra även massor av nedrasade eller från åkrarna nervräkta block som naturlig vågbrytare. Även stranden i väster abraderas i ungefär samma grad som Rosenlundsbranten, dock i avtagande grad åt söder, där stranden sänker sig och sedan järnvägens tillkomst är skyddad av en strand-

¹⁾ De äldre kartornas tillförlitlighet är endast oomtvistlig, där gården gå fram till stranden.

²⁾ Allvins uppgift (*Allvin 1839*), »att på 92 år genom bortsköljning av böljorna nedrasat en jordyta av 340 fots bredd», alltså motsvarande 1,1 meter per år, lämnar tillgängligt kartmaterial, Dukers »avmätning» av Höggärdesängen 1710, intet belegg för. Strandlinjen i sin helhet på Dukers karta är emellertid så otillförlitlig, att den, jämförd med 1916 års karta, visar den nordligaste udden såsom tillsvämmad efter 1710 och i stället en väldig anfrätning på östra sidan, som är mest skyddad. Allvins uppgift kan således under alla förhållanden ej avse ens den nordligaste stranden i dess helhet.

skoning. Det material, som bortsköljes av vågorna, ackumuleras dels på större djup, dels i bankar på olika avstånd från stranden, där vattnet är långgrundt och »strandplanet» brett. De abrasionsterrasser av klappersten, som ställvis uppkommit, användas i Jönköpingsviken för båtskul eller vid »notadrätt». Bankarna uppkomma, där den utåtriktade underströmmen hejdas av de infallande bränningsvågorna, men strömmar längs stranden avsätta även material i vikarna på bägge sidor om Rosenlundsbranten. Dock



Fig. 4. Flygfotografi (O. Bladh, Stockholm) över Rosenlund (Höggärdet) med villa-bebyggelse, åker och ett par »ängar» med rester av den forna väldiga ekskogen. Den ända till 30 meter höga stranden vid Vättern övergår långsamt, men säkert i »sjövrak». I förgrunden synes en del av abrasionsterrassen nedanför branten. Till höger synes Huskvarnavägen, ledande till Huskvarna vid viken med samma namn. Längst i bakgrunden Vätterns väldiga östra förkastningsbrant med »rasten» nedanför.

tyckes tillsvämningen i Jönköpingsviken, huvudsakligen i dess östra del, enligt kartorna, den äldsta Dukers »delineation» över Jönköpings östra stadsägor 1674, ej uppgå till mer än hälften av den tidigare konstaterade för Huskvarnaviken. Detta kan förklaras dels av de övervägande västliga vindarna, dels av den ständiga bortförslän av strandsand för fyllnadsändamål.

Människans inverkan på ytformerna är ej utan betydelse landskapligt sett. Att döma av forngravarna (*Kugelberg 1931*) har bygden haft bofast befolkning säkert ända sedan bronsåldern (*Granlund 1924*). Såsom framgår av fig. 5 ha sankmarker utfyllts för det nya Jönköpings bebyggelse mellan och norr om sjöarna, en utfyllnad, som

TABELL 1.

Uppgifter om Jönköpings administrativa områdes areal, fördelad efter funktion samt om befolkningen å områdesdelarna år 1930. (Jfr pl. XI.)

Områdesdelar	Areal har	% av J:s landyta	% av J:s befolkn.	Ant. pers. pr har
Sluten stadsbebyggelse (utom allm. byggn.)	72,65	1,5	51,8	220
Förstadsbebyggelse (utom allm. byggn.) ...	46,76	1,0	18,4	121
Industri och upplag	80,57	1,7		
Allmänna byggnader	81,13	1,7	3,0	12
» platser (och trafikanelägg.)	79,60	1,6		
Villabebyggelse	189,45	3,9	23,0	38
Obebyggda (outnyttjade) tomter inom beb. kvarter	13,60	0,3		
Trädgårdar (ekonomi-)	115,02	2,4	0,7	2
Lantbebyggelse	79,75	1,7	3,1	12
Åker	1 509,88	31,5		
Naturmark (land), varav sankmark c:a 328 har	2 534,00	52,7		
Landytan	4 802,41	100,0	100,0	6
Munksjön och Rocksjön	149,50			
Hela ytan	4 951,91			

Anm. Enligt Sv. off. stat. Folkräkningen 1930: I, tab. 1, är totala arealen något mindre (något mer än 1 %), enligt Sveriges kartläggning, tillägg 1923—1932, sid. 67, något större (c:a 1 %). Författarens mätningar ha utförts med en Coradis kompensationsplanimeter, dels för hela området i skalan 1: 20000, dels för detaljytorna i skalan 1: 8000 eller 1: 4000. Den officiella statistiken grundar sina siffror delvis på äldre kartmaterial, men skillnaden mellan arealuppgifterna torde, procentuellt fördelad på detaljytorna, sakna betydelse. Vägar och gator äro inräknade i de ytor de genomskära.

kommer att fortsättas lång tid framåt. Söder om staden utbreder sig flygfältet, för vars räkning 600 000 kubikmeter sand bortschaktats från de närmaste omgivningarna för utfyllnad av sankmarkerna söder om Rocksjön (*Lindqvist 1935*), och ytterligare hälften så mycket skall slukas av sankmarkerna, innan flygfältet blir färdigt. Den färdiga delen är för närvarande en cirkelyta med endast 500 meters diameter. Fullt färdigt, skall flygfältet ha en diameter av 800 meter och sålunda avsevärt minska sankmarken söder om Rocksjön. Sankmarken upptar ju sammanlagt icke mindre än 6,8% av landytan (tab. 1), och större delen av denna är belägen närmast sjöarna. Ehuru fördelarna av sankmarkernas försvinnande närmast stadsbygden äro påtagliga, torde väl knappast flygfältet självt, avsett som nödlandningsfält, för närvarande motivera de stora kostnader, som det hittills dragit. Dessa kostnader överskrida en mill. kronor, och arbetet med flygfältet har utförts som reservarbete, till största delen bekostat med statsmedel. Fyllnadsmassorna ha till större delen hämtats från Strömsbergsområdet åt sydost från flygfältet

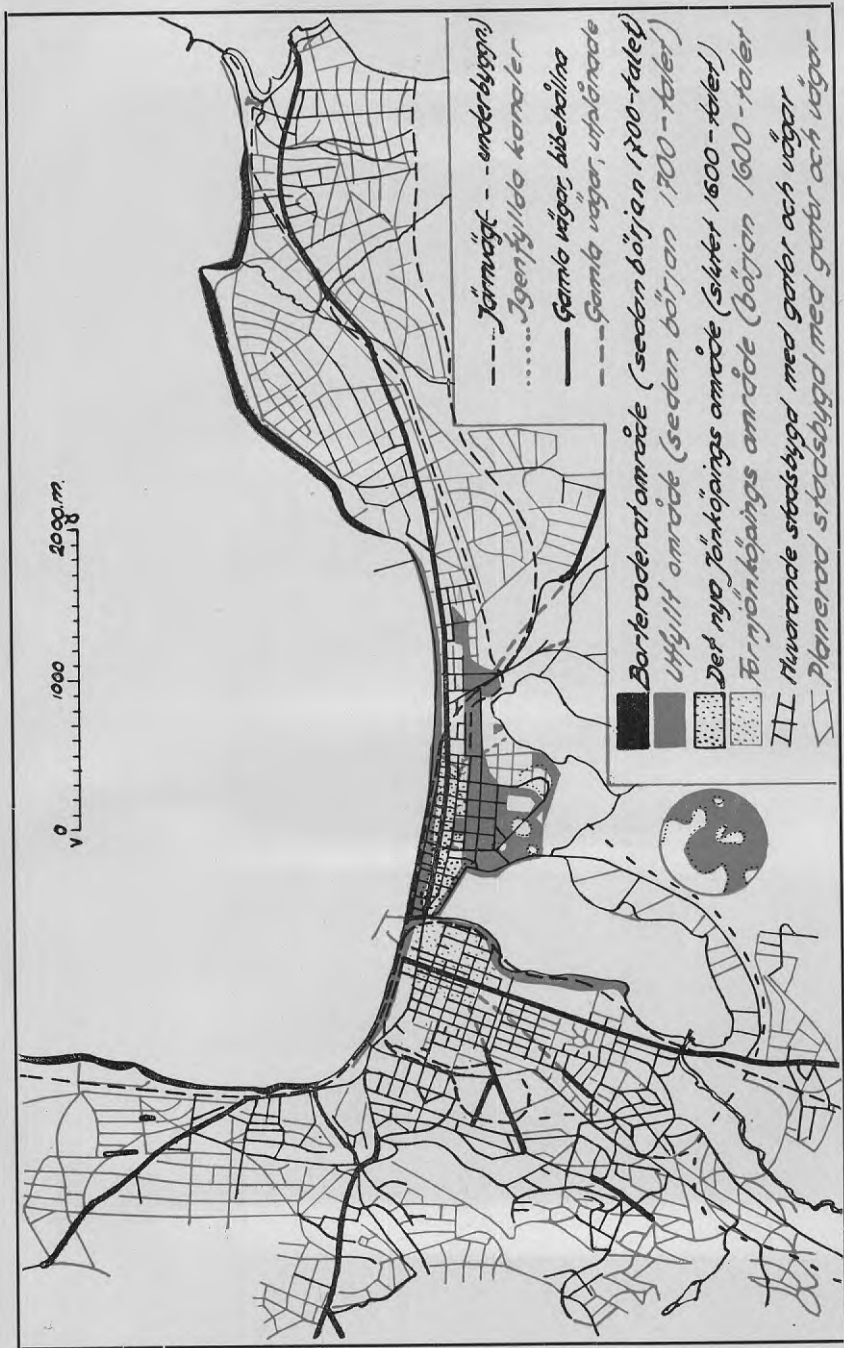


Fig. 5. Karta över Jönköpings stadsbygds förändring sedan 1600-talet. På grundval av en förminskad kopia (i skalan 1: 50 000) av pl. XI ha inlagts detaljer från följande kartor: Stadsplan över Jönköpings stad 1924, stadskarta 1625, Sanna 1646, 1799, västra och östra stadsägorna 1674, generalkarta 1702, Höggärdet 1710, stadens tomter 1802, stadens ägor 1818, 1819. På grund av 1600- och 1700-tals kartornas bristande noggrannhet har jämförelse med senare kartor försvarats. Sådan jämförelse har under alla förhållanden endast kunnat göras bitvis, ej med kartorna i sin helhet. Strandlinjerna t. ex. äro ej säkert jämförbara, utom där de begränsa odlat eller bebyggt område. Dessa senare områden äro nämligen i regel noggrant inmätta.



och från Ljungarumsskogen åt sydväst. En omfattande nivel-
lering, inkräktande på åkermark å det förra stället och å skogsmark
å det senare, har ägt rum.

Den nuvarande stadsbygden i öster och väster har till största
delen utbredd sig på den odlade jordens bekostnad (*Odenrantz 1818*),
och den planerade framtida stadsbebyggelsen kommer i ännu större
utsträckning att göra det, men även ängen och skogen ha fått och få
släppa till områden. Den odlade jorden, som nu upptar väldiga
arealer, jämfört med under 1600-talet, har i sin tur i hög grad influ-
erat landskapets utseende, framför allt genom undanträngande av
lövängarna, speciellt ekängarna, vars få kvarvarande bestånd, t. ex.
å Österängen nedanför Bondberget, böra skyddas. Ekskog torde
tidigare ha beklätt hela det nu uppodlade området i öster från Eke-
berg fram till Vättern i norr. Enahanda torde förhållandet varit
med det odlade området i väster, där även namn såsom Eklundshov
m. fl. minna om eken, vars förekomst alltid ger anvisning på god
åkerjord. Näst eken spelar björken landskapligt sett den största
rollen bland lövträden och ingår som beståndsdel i bebyggelsenamn
av sent datum. Den torde knappast någonstädes representera ur-
sprunglig skog utan har sannolikt ofta uppstått ur ekskog genom
uthuggning eller skogseld. Undervegetationen i dessa båda slag av
»ängar» är ofta illa åtgången genom betning, varigenom skogsmos-
sornas utbredning gynnas. I dessas matta gro lätt tall- och granfrön,
och lövängarnas bestånd övergå i barrskog, med vilken olika bland-
former förekomma. På sluttningarna både i öster och väster före-
komma sådana blandformer av skog. Ren tallskog förekommer
utom vid Furuberget i väster söder om Munksjön (mest bekant är
Ljungarumsskogen). Den rena granskogen upptar endast relativt
små ytor, såsom den planterade skogen öster om Bondberget och
söder om Himlakullen. På sluttningar, där en jämn fuktighet un-
derhålles av källsprång, och i dälдер är liksom i strandsnåren vid
sjöar och åar alen karaktärsväxt. Dessa strandsnår bilda land-
skapligt sett smala kulisser av lövskog, relativt oberörda av röj-
ningen för övrigt. Sankmarkerna, som äro så karakteristiska för
området mellan och söder om sjöarna, äro landskapets impediment,
dock endast temporära sådana, som kunna förändras genom ut-
fyllnad eller utdikning, när ekonomiska och hygieniska skäl göra det
påkallat. Så är förhållandet främst ur hygienisk synpunkt i avse-
ende på Kålgårdsqvarteret (pl. I) mellan sjöarna, inom vilket ut-
breda sig sankmarker mitt inne bland de bebyggda kvarteren. Över-

huvud borde »Räckökärren» öster därom ej längre få förekomma så nära inpå den slutna stadsbygden. Ur bebyggelsesynpunkt är deras utfyllande lika påkallat som iordningställandet av flygfältet och autostrader. Den mark, som genom dylik utfyllning vinnes, blir emellertid ofta ej billig att bebygga. Dess nivå måste ligga avsevärt högre än den nuvarande nivån inom södra Kålgårdsqvarteret. Detta sättes nämligen vid högt vattenstånd hos sjöarna under vatten, vilket ju även ibland inträffar för den övriga delen av gamla staden norr därom. Markens yta ligger nämligen högst 2,1 och lägst 0,4 meter över sjöarnas medelvattenyta. Översvämningar ha tidigare bringat dessa stadsdelar i svåra situationer, t. ex. under

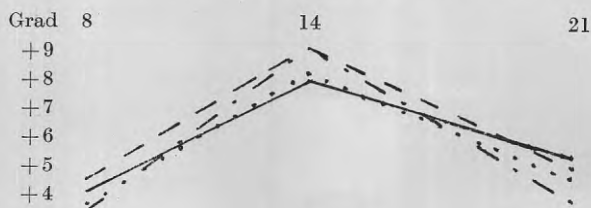


Fig. 6. Diagram över årsmedeltemperaturer kl. 8, 14 och 21 för Jönköping, Flahult, Huskvarna och Strandvallen vid Jönköpings nivå 1919—1931. (Jönköping heldragen, Strandvallen streckad, Flahult prickad och Huskvarna streckad och prickad linje). (Jfr tab. 2.)

1600-talet och även senare (*Schartau 1921*). Orsakerna till översvämningarna ha varit i första hand uppdämningar av Motala strömmen även osedvanligt stark och häftig nederbörd.¹⁾ Avrinningen vid Motala regleras nu genom lagföreskrifter, varför översvämningar enbart genom Vätterns vattenstånd kunna förekommas. Vätterns lågvattengräns räknas vid 88,35 och högvattengräns vid 88,95 meter över havet. Medelvattenhöjden är således 88,65 meter. De smärre fluktuationer i vattenståndet, som kunna iakttagas dag för dag, bero på vind- och strömförhållandena. Vid ostlig vind driver sjön in sandrevlar framför inloppet till hamnkanalen, som är c:a 3 meter djup, varför muddring måste företagas, särskilt vid exceptionellt lågt vattenstånd.

Jönköpings stadsklimat visar delvis lokal karaktär, beroende dels på bebyggelsen, dels på Vättern och på sjöarna inom stadsbygden (tab. 2, fig. 6 och 7). Dessa lokala drag hos klimatet framträda genom jämförelser med andra platser med helt eller delvis annan lokal

¹⁾ 1831 steg Munksjön på ett par dygn över en meter, mest på grund av nederbörden, vilket framgick av tillflödenas betydande ansvällningar.

belägenhet. Sådana platser äro Flahult ($57^{\circ}42' \text{ N}$, $14^{\circ}8' \text{ Ö Gr.}$, 224 meter över havet), Huskvarna ($57^{\circ}47' \text{ N}$, $14^{\circ}17' \text{ Ö Gr.}$, 99 meter ö. h.) och Strandvallen ($57^{\circ}50' \text{ N}$, $14^{\circ}7' \text{ Ö gr.}$, 110 meter ö. h.). Jönköpings latitud är $57^{\circ}47' \text{ N}$, longitud $14^{\circ}10' \text{ Ö Gr.}$ och höjden över havet 97 meter. Genom jämförelse av medeltemperaturuppgifterna (1919—1931), reducerade till Jönköpings nivå, erhålles som uttryck

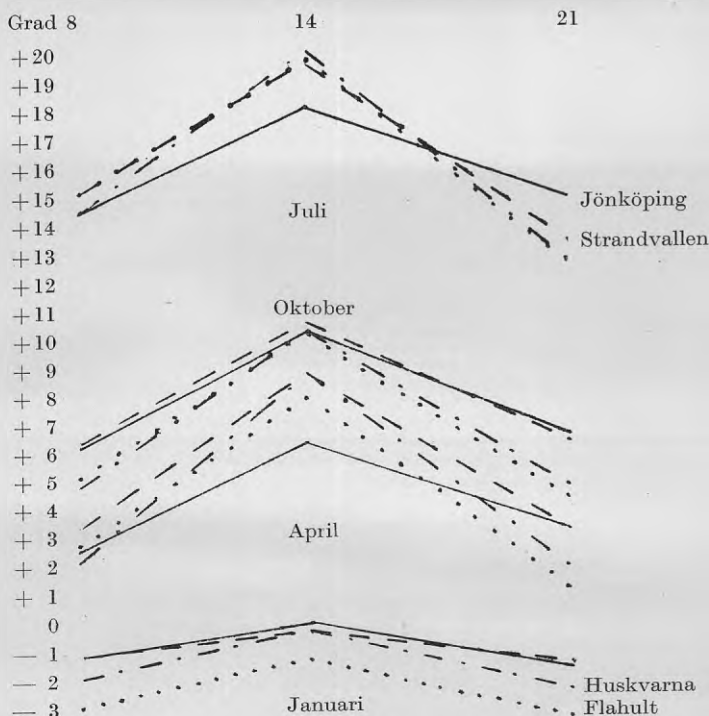


Fig. 7. Diagram över månadsmedeltemperaturer kl. 8, 14 och 21 för Jönköping, Flahult, Huskvarna och Strandvallen vid Jönköpings nivå 1919—1931. (Jfr tab. 2.)

för Vätterns inverkan på klimatet temperaturdifferenserna mellan Strandvallen och Flahult.¹⁾ Årsmedeltemperaturen är $0,9^{\circ}$ högre i Strandvallen, och den dagliga periodiska är liksom den operiodiska temperaturamplituden mindre än i Flahult. Störst är temperaturskillnaden kl. 21, då den uppgår till $1,2^{\circ}$ och minima ligga i medeltal

¹⁾ Skillnaden i geografiskt läge är därvid utan betydelse, vilket framgår genom en jämförelse med Ramsjöholm på samma bredd som Strandvallen men något östligare ($14^{\circ} 26' \text{ Ö Gr.}$) på samma höjd som Flahult. Ramsjöholm visar nästan identisk temperatur med Flahult, men observationsserien omfattar endast hälften av Strandvallens, varför Flahult föredragits.

TABELL 2.

Medeltemperaturuppgifter för Jönköping, J. (lat. 57°47'N, long. 14°10'Ö Gr., 97 m. ö. h.), jämförda med sådana från Flahult, F. (57°42'N, 14°8'Ö Gr., 224 m. ö. h.), red. till J:s nivå, Huskvarna, H. (57°47'N, 14°17'Ö Gr., 99 m. ö. h.) och Strandvallen, S. (57°50'N, 14°17'Ö Gr., 110 m. ö. h.) åren 1919—1931. I. Månadsmedeltemperaturer och temperaturdifferenser Strandvallen—Flahult, S.-F., Jönköping—Strandvallen, J.-S., och Jönköping—Huskvarna, J.-H. II. Årsmedeltemperaturer och temperaturdifferenser. III. Månadsmedeltemperatur, M, 1919—31, normaltemperatur, N, 1859—1925 och diff., D, för varje månad samt medeltalet för frostdagar 1919—31 i Jönköping. (Jfr fig. 6, 7, 8.)

I.

	Januari						April						Juli						Oktober																																																																																					
	8		14		21		Medd.		8		14		21		Medd.		8		14		21		Medd.																																																																																	
	J.	-1,4	-0,2	-1,0	-1,0	+3,6	+3,7	+15,7	+18,6	+16,3	+16,2	+5,6	+8,9	+8,9	+6,2	+6,6	F.	-2,8	-1,2	-2,4	-2,3	+2,0	+3,3	+16,2	+14,5	+15,6	+4,8	+4,8	+5,6	H.	-2,0	-0,4	-1,6	-1,5	+2,6	+3,5	+15,7	+20,1	+14,6	+15,6	+4,5	+4,5	+4,8	+5,7	S.	-1,4	-0,4	-0,9	-1,0	+3,4	+4,2	+16,2	+19,8	+15,1	+16,1	+5,8	+5,8	+6,7	S.-F.	+1,4	+0,8	+1,5	+1,3	+0,7	+0,9	0	0	0,1	+0,6	+0,5	+1,0	+1,5	+1,1	J.-S.	0	+0,2	-0,1	0	-0,6	-0,5	-0,5	-1,2	+1,2	+0,1	-0,2	-0,2	-0,1	+1,1	J.-H.	+0,6	+0,2	+0,6	+0,5	+1,0	+0,2	0	0	-1,5	+1,7	+0,6	+1,1	0	+1,1	+1,4

II.

	8		14		21		Max.		Min.		Medd.		Frostd.																																							
	8		14		21		Max.		Min.		Medd.		Frostd.																																							
J.	+5,4	+8,2	+6,0	+9,5	+2,9	+6,2	112	F.	+5,0	+8,4	+4,5	+9,5	+0,8	+5,3	159	H.	+4,9	+9,0	+4,9	+10,0	+1,3	+5,6	140	S.	+5,7	+9,0	+5,7	+10,2	+2,9	+6,2	111	S.-F.	+0,7	+0,6	+1,2	+0,7	+2,1	+0,9	J.-S.	-0,3	-0,8	+0,3	-0,7	0	0	J.-H.	+0,5	-0,8	+1,1	-0,5	+1,6	+0,6

III.

	Jan.		Febr.		Mars		April		Maj		Juni		Juli		Aug.		Sept.		Okt.		Nov.		Dec.		Ar																
	Jan.		Febr.		Mars		April		Maj		Juni		Juli		Aug.		Sept.		Okt.		Nov.		Dec.		Ar																
M.	-1,0	-2,2	+0,6	+3,7	+9,4	+12,9	+16,2	+14,6	+11,0	+6,6	+2,4	-0,4	+6,6	N.	-1,8	-1,9	-0,3	+3,8	+8,9	+13,8	+16,1	+14,9	+11,4	+6,7	+6,1	D.	+0,8	-0,3	+0,9	-0,1	-0,3	0	+2,4	+2,4	0	+0,3	+0,1	20	11	20	112
Frostd.	21	22	20	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	11	11	20	112																

Anm. De årliga uppgifterna ha dels erhållits från Statens meteorologisk-hydrografiska anstalt direkt, dels hämtats ur dess årsböcker 1919—31.

2,1° högre. Månadsmedeltemperaturen är för med. av vintern, jan., 1,3° högre i Strandvallen, för med. av sommaren, juli, endast 0,5° högre, och även den dagliga temperaturamplituden i mitten av resp. årstider är uttryck för Vätterns utjämnande (»maritima») inverkan. Jönköping har samma årsmedeltemperatur som Strandvallen + 6,2°, men maxima ligga i genomsnitt 0,7° lägre, och den dagliga amplituden är mindre (»stadstemperatur»), vilket måste bero på utstrålningen från den slutna bebyggelsen (*Kratzer 1935*), vars tempererande inverkan särskilt gör sig gällande i medio av våren, april, kl. 14, då temperaturen är 1,9° lägre än i Strandvallen, och om sommaren, juli, kl. 21, då den är 1,2° högre än i Strandvallen.¹⁾ Vid jämförelse med Huskvarna befinnes den årliga medeltemperaturen vara 0,6° högre. Den dagliga periodiska är liksom den operiodiska temperaturamplituden mindre än i Huskvarna. Störst är temperaturskillnaden om våren, april, kl. 14, då den är 1,9° lägre i Jönköping, och om sommaren, juli, kl. 21, då den är 1,7° högre i Jönköping. Om våren, april, kl. 21, är temperaturen densamma i båda städerna. Frostdagarnas antal är i Huskvarna 140, i Jönköping 112, således en skillnad på 28 dagar, vilket ej är utan betydelse för trädgårdsskötseln. Orsaken till de olika temperaturförhållandena i Jönköping och Huskvarna måste anses vara att söka i följande omständigheter. Jönköping utbreder sig dels närmare Vätterstranden än Huskvarna, dels innesluter det tvenne sjöar med, jämfört med stadsbygden, relativt stora ytor, som så gott som sammanhånga med Vättern. Huskvarnas läge i en relativt trång dal, i vilken särskilt om natten kall luft samlar sig, och vars dalbotten och bergsidor starkare upphettas om dagen, är jämte den glesare bebyggelsen (villabebyggelse) att tillskriva Huskvarnas större temperaturamplituder. Jönköpingssjöarna, som uppta en stor del av botten i den relativt breda Jönköpingsdalen, förstärka således Vätterns maritima inverkan. Sankmarkerna sänka temperaturen om natten, varför dessas utfyllnad åtminstone inom bebyggt område även av detta skäl måste anses hygieniskt betingad. I första hand böra dock utfyllda sankmarker tagas i anspråk för industri och upplag, eller också böra de förbli öppna platser av något slag, emedan bostadsbebyggelse ur såväl klimatisk som hygienisk synpunkt är fördelaktigare på högre belägna områden. (*Wallén 1925*). Höjer sätter det större antalet strumafall i Huskvarna,

¹⁾ De meteorologiska observationerna göras vid brandstationen, väster om Munksjön inom den centrala stadsdelen närmast söder om Vättern.

jämfört med i Jönköping, i samband med de klimatiska förhållandena (*Höjer 1931*).

I samband med luftens temperaturförhållanden må nämnas några ord om Vätterns under somrarna (juni—aug.), då uppgifter för annan

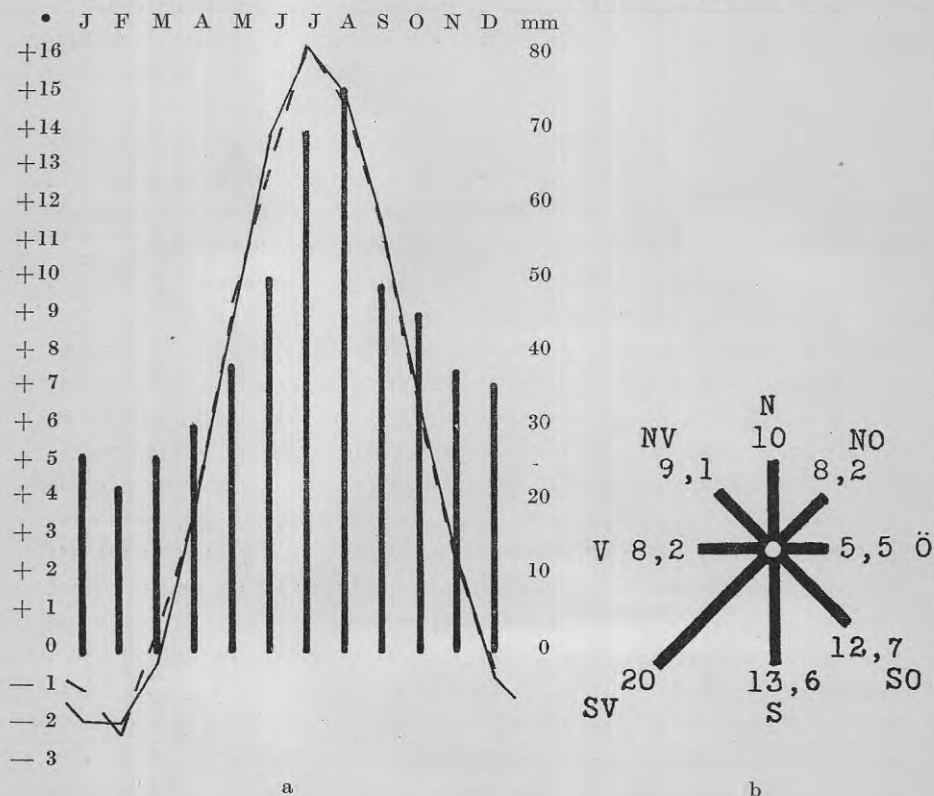


Fig. 8. a. Diagram över månadsmedeltemperatur 1919—1931, normaltemperatur 1859—1925 och normalnederbörd 1859—1920 i Jönköping. (Månadsmedeltemperatur streckad, normaltemp. heldragen linje och nederbörd vertikala linjer). b. Vindros över den procentuella fördelningen av antalet iakttagna vindriktningar (1 mm. i linjelängd anger 1 %) samt vindstill (inom cirkeln 1,6 % i samtliga riktningar) i medeltal pr år 1919—1931 i Jönköping. (Vindens medelstyrka var 2,2. Ang. källor se tab. 2).

tid saknas. Vätterns medeltemperatur är för åren 1917—1921 +14,5° kl. 12 vid Jönköping. På 90 meters djup har tidigare konstaterats en temperatur ej överstigande +5° (*Nelson 1930*). Vätterns låga temperatur vid Jönköping beror på stadens läge vid sjöns södra ände, i det de värmeförande, övervägande sydliga vindarna föra ut det varma ytvattnet, då däremot de kyligare, nordliga vindarna,

samla det varma vattnet invid land (fig. 8 b). Härav förklaras också de hastiga temperaturväxlingarna hos Vätternvattnet, från t. ex. $+19^{\circ}$ en dag till $+10^{\circ}$ nästa dag. På grund av de ur badsynpunkt ogynnsamma temperaturförhållandena i Vättern har inom de båda städerna vid Vätterns sydända väckts framsynta förslag att anordna friluftsbad efter utländskt mönster med landbassänger av betong, i vilka Vätternvatten inpumpas och genom långsam men ständig cirkulation förnyas (*Lindström 1923*). Genom värmeinstrålning ur luften skulle, om lufttemperaturen är normal, vattnet minst uppvärmas till normal badtemperatur, $+18^{\circ}$, och således friluftsbadmöjligheterna väsentligt ökas, vilket skulle ha stor hygienisk betydelse. Då emellertid för planens realiserande de i Vättern utmynnande avloppsledningarna kräva vissa åtgärder (flyttning eller rening av avloppsvattnet), har ett friluftsbad tills vidare iordningställt i den ur temperatursynpunkt gynnsammare Rocksjön. Vattnet i denna sjö är emellertid ur andra synpunkter rent Vätternvatten underlägset. Då botten är betäckt med ett ställvis över 10 meter tjockt dylager, vilket man vid badplatsen genom upprepade sandpåfyllningar sökt binda, är det ofta grumligt och dessutom färgat av humusämnen. Det klara vattnet i Vättern, som även är vegetationsfritt här, användes för övrigt i klorerat skick även till vattenledningsvatten, då vattentillgången från annat håll tryter.¹⁾ Av diagrammen över temperatur och nederbörd (fig. 8 a) framgår, att den mesta nederbörden faller under juli och augusti månader.²⁾

¹⁾ Ett nytt vattenledningsverk med 4 snabbfiltra och med en kapacitet av 60 sekundliter är 1934 färdigt vid Vätterstranden vid Eklundshov, och vid Ekhagen har i samband därmed uppförts en högreservoar.

²⁾ År 1934 i juli månad föll på en dag en nederbördsmängd av 46 mm, således c:a 2/3 av månadens hela normala nederbörd. En översvämning i stadens lägsta delar med halvmeterdjupt vatten och vattenfyllda källare på sina ställen blev resultatet av ovädret, som även sänkte temperaturen med 5° till $+15^{\circ}$. Den höga temperaturen inne i staden och därav följande uppstigande luftströmmar torde ha bidragit till ovädrets kraftiga urladdning lokalt över staden.

II.

Jönköpings historiska geografi.

1. Stadsbygdens uppkomst och utveckling.

Såsom förut nämnts, har det geografiska läget (samfärdsläget) betingat Jönköpings uppkomst och ekonomiska bestånd. Här möter Vätterns farvatten viktiga färdvägar eller stigar söderifrån, och Eriksgatan norrifrån runt Vätterns sydända gör platsen tidigt till en betydande trafikknut. Söderut för en väg över Jordbron vid Tabergsåns mynning till Stigamo («stigmötet»), där den delar upp sig i Lagastigen genom Värnamo och en väg till Växjö. Västerut uppför branten går leden åt Nissastigen till Halmstad, och österut över «Sanden» mellan «storsjön» och småsjöarna leder vägen till Kavla över Kavlabron (*Styffe 1911*). Här grenar sig vägen i Västra Holavägen längs Vätterns östra strand och Östra Holavägen uppför lederna förbi fallen vid Husån (Huskvarnaån) till det inre av Småland. Vid Kavla låg Rumlaborgs hus eller fäste, efter vilket ån och Huskvarna fått sitt namn. Detta fäste gick under medeltiden ofta under benämningen Jönköpings hus, liksom fögderiet kallades för Jönköpings fögderi (*Björkman 1917*). Under Rumlaborgs fögderi lydde, när fögderiet var som störst, utom Jönköpings stad även Tvetta och Vista härader samt Visingsö, Norra Vedbo och Mo härader samt Habo och Fiskebäcks socknar av Vartofta härad i Västergötland. Vid Junebäck, där konungen på sin Eriksgata bytte eskort, blev en känd anhalt och marknadsplats (*Olsson 1934*). Denna var ursprungligen en odalby, belägen på den torra och jämna platsen väster om Munksjön, där Forn-Jönköping uppkom, vars privilegier förnyades 1284, de äldsta bevarade från någon svensk stad. Ehuru det topografiska läget ur nutida synpunkt föreföll vara gynnsamt för stadsbygdens utveckling, var det emellertid ur strategisk synpunkt olämpligt.

Genom sitt läge ej långt ifrån gränsen mot Danmark var Jönköping militärt en viktig stad, då Rumlaborgs slott sedan länge låg i ruiner.

Staden själv var obefäst och utbredd sig fyra »fjärdingar», genom raka gator indelade i mer eller mindre snedvinkliga kvarter, väster om ett gråmunkekloster (som givit namn åt Munksjön), anlagt i slutet av 1200-talet. Gustaf I lät omändra det forna gråmunkeklostret till kungligt slott med vallar och gravar. Han ville därjämte flytta staden till någon lämpligare plats, som skulle framdeles befästas, emedan slottet, »Jönköpings hus», ej ansågs vara nog skydd för staden. Under kriget med Danmark nedbrändes också staden av invånarna själva flera gånger, 1567 även det då nästan färdiga slottet, som emellertid

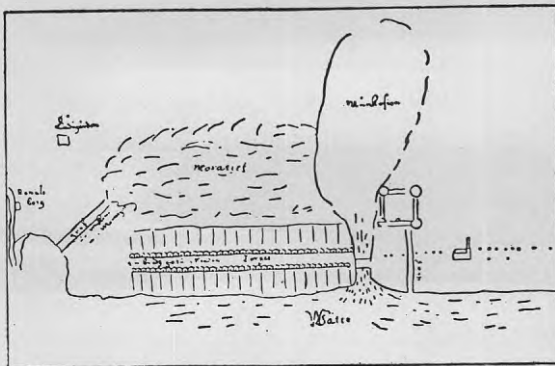


Fig. 9. Karl IX:s plan för Jönköping 1611. (Efter Meddel. fr. N. Smål. Fornminnesför., X. Originalen i K. Fortifikationens arkiv).

av försvararna ej ansågs nog starkt att sätta sig till motvärn. Ehuru efter Gustaf I flera regenter uttalade önskningsar om stadens flyttning, är det först Karl IX, som 1611 ger befallning om stadens flyttning öster om fästningen till sandreveln mellan Vättern och småsjöarna (*Björkman 1917, s. 328*). Karl IX uppger även en »skamplun» (fig. 9), enligt vilken den nya staden skulle bestå av en »gata» med två husrader med gavlarna vända mot gatan. Mitt å densamma är en nästan omärklig breddansvällning, som betecknas som torg i denna blivande »torgstad». Söder om staden ligger »morasset» och väster om densamma fästningen, under det »Rumlaborg» i öster väl får anses beteckna endast riktningen, i vilken det ligger. »Ladugården» är Ryhovs kungsladugård, lydande under slottet och belägen vid Rocksjön, som ej är utsatt. Planen är den enklast tänkbara men framtvingen av naturförhållandena å det givna markområdet (*Johansson 1932*). Karl IX:s befallning om stadens förflyttning hann ej fullgöras före Kalmariet, men nyttan av Jönköpings »gräns-

fästning» i landets inre blev tydligt ådagalagd efter danskarnas erövring av Kalmar och Älvsborg. Ehuru staden 1612 nedbrändes av invånarna själva, hejdade dock fästningen danskarnas härtåg i denna del av landet. Forn-Jönköping återuppbyggdes ej mera, emedan Gustaf II Adolf gav befallning om stadens förflyttning in på »sandén», där den kunde ligga trygg i skydd av fästningen (*Björkman 1913*).

Jämsides med det nya Jönköpings uppbyggande påbörjas befästningarnas fullbordande efter framläggande av ett tiotal olika förslag, avseende såväl staden som befästningarna (*Munthe 1902*). Då dessa förslag ha överbärande historiskt intresse, må endast de, som ha geografiskt intresse, omnämnas. Ett förslag, tydligen det äldsta, visar märkligt nog medeltidsstadens läge i det närmaste bibehållet väster om fästningen. Enligt Johansson kan projektet måhända anses som ett på borgerskapets initiativ tillkommet försök att visa möjligheten av stadens bibehållande på sin tidigare plats. I förslaget ha gator och kvarter reglerats rätvinkligt enligt holländsk stadsplanekonst liksom den fortifikativa delen efter holländskt befästningssystem (*Munthe 1902, s. 239*). De övriga förslagen avse samtliga staden i dess nya läge och visa, hur efterhand i staden Karl IX:s »marknadsgata» utbygges med en plan närmande sig idealformen, cirkeln, vars inre uppdelats med renässansens rätvinklighet. Bland de sista förslagen må nämnas ett från 1625, som har ett särskilt intresse, därför att det huvudsakligen är en karta (»Gruntzeichnung der Situation der Statt Jönköping wie sie gelegen ist»), den äldsta över staden, med endast en antydning om den planerade befästningsgördeln kring staden (fig. 10). Kartan visar, hur långt den av borgarna endast motvilligt företagna stadsförflyttningen fortskridit. Väster om fästningen vid den s. k. förborgen, som anlagts norr om densamma, låg en provisorisk »kåkstad», kallad Brånebacken, delvis utmed landsvägen efter Vättern, delvis utmed vägen söder ut genom Forn-Jönköpings område. En dylik kåkstad, Malmen, hade också uppbyggts av de hemlösa borgarna öster om staden å ömse sidor om landsvägen med kålgårdar söder därom enligt gammal tradition. I staden, som i enlighet med samtliga förslag, av vilka intet i detalj följts, är orienterad efter Vätterstranden, synes utom Storgatan endast Smedjegatan påbörjad och mellan dessa gator torget. Kartan visar, att då endast fanns ett »Stacket umb die Statt», vilket var nödvändigt för att hindra insmuggling av varor, för vilka tull (den s. k. lilla tullen eller lanttullen) måste erläggas vid tullportarna i öster och väster. Någon befästningsgördel runt den nya staden kom av ekonomiska och politiska skäl aldrig till stånd.

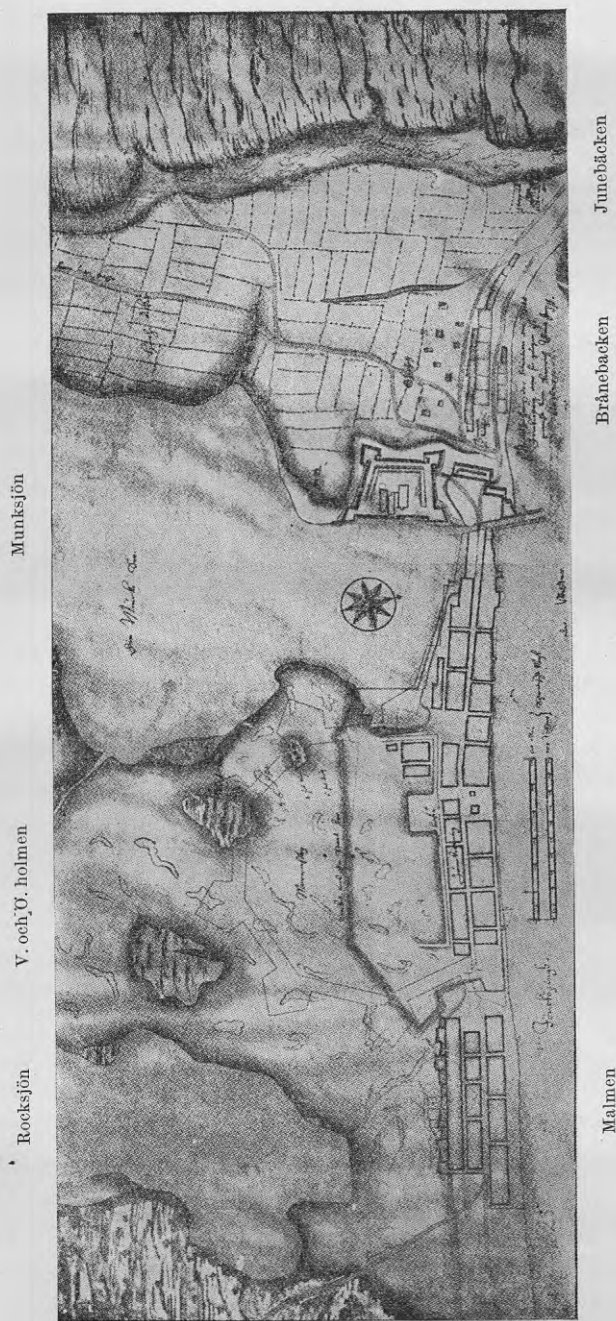


Fig. 10. Stadskarta av Heinrich Thome 1625. (Efter Meddel. fr. N. Smål. Formminnesför., X. Originalt i K. Fortifikationens arkiv). I mitten synes den »nya» staden med tullstaket och planerad bastionsbefästning söder därom. Väster om Munksjön ligger utom fästningen och förborgen en tillfällig »kakstad», Brånebacken. En liknande provisorisk bebyggelse, Malmen, förekommer öster om den nya staden.

Var stadens plats lämplig ur försvarssynpunkt, så var den ur alla andra synpunkter så mycket olämpligare. Fast mark, ehuru knappt nående en meter över Vätterns yta, utgjorde endast reveln, »sandn», och några små »öar», Ö. och V. Holmen, (vilka givit namn åt Holmgatorna) samt Blekholmen (Aspholmen) söder därom i Räckökärren (fig. 5 och 10).¹⁾ All övrig byggnadsmark måste så småningom utvinnas ur maderna genom dränering och utfyllnad. Dräneringen var avsedd att åstadkommas av en kanal genom maderna. Denna kanal, »smala hamnen», blev emellertid ej förrän i senare hälften av 1600-talet utdragen, dels till Rocksjön och dels till Vättern, vid vilken senare emellertid mynningen snart igenslammades av Vättersand. Såsom framgår av namnet, var kanalen även avsedd till hamn och blev fördenskull försedd med en fyrkantig bassäng, »breda hamnen», (motvarande nuvarande Östra torget, fig. 5). Då borgerskapet saknade både medel och arbetskrafter till fyllnadsarbetet på maderna, verkställdes detsamma för kronans räkning av bönder med ris och sand (*Björkman 1918*). På den sålunda utfyllda marken upplätos tomter åt de hantverkare, som efter hand slog sig ned i den nya staden. Den del av maderna, som låg väster om breda hamnen, fick namnet Tyska maden efter de utländska hantverkare (företrädesvis textil-), som här bosatte sig, och öster om breda hamnen blev Svenska maden så småningom till. Till en början togos områdena på maderna i närheten i anspråk för »kålgårdar» helt enkelt genom sandpåfyllning (*v. Feilitzen 1910*).

Till det »nya» Jönköpings uppbyggande bidrog kronan i ej obetydlig mån genom att låta uppföra byggnader för smeder och andra hantverkare. Så tillkom Smedjegatan för smeder (bönder) från Västergötland och Småland, vilka fingo befallning att slå sig ned i Jönköping, dit vapenfabrikationen nu koncentrerades («Jönköpings fabri»)». Även byggnader för olika vävnadsindustrier, såsom »vantmakeri» eller klädestillverkning för arméns behov, linneväveri m. fl., uppfördes av kronan samt vid Dunkehallaån div. »kvarnar» för nämnda hantverkare och smeder. De av grova stockar timrade husen voro till en början försedda med rymliga gårdar, vilka i kvarteren vid Vättern och Lillsjön (Munksjön) voro försedda med sjöbryggor.²⁾ Mellan

¹⁾ Räckö kan ej hava något med »ö» att göra, då den ursprungliga formen är Rödka (*Fröberg 1932*).

²⁾ Ehuru »ån» mellan Vättern och Munksjön redan genom påbud av Gustaf I blivit upprymd och pålad på båda sidor, hade »hamnen» småningom förfallit. En stenbrygga för gemensamt bruk blev därför utlagd vid det nya Jönköpings tillkomst.

kvarteren voro endast få och trånga gränder, och stadens »kärna» var torget (Hovrätts-), där efter hand rådhuset och hovrättsbyggnaden uppfördes och ej långt därifrån Kristinakyrkan jämte skolan. 1634 blev nämligen Jönköping hovrättsstad, vilket i ej ringa mån blev av betydelse för stadens existens.

Den befolkning, som först tog den nya staden i besittning, torde varit c:a 1 100 — 1 200 personer, till vilket antal Forn-Jönköpings befolkning 1610 kan uppskattas. Redan 1635 torde emellertid befolkningen ha vuxit till c:a 1 500 — 1 600 och omkring år 1700 till c:a 2 300.¹⁾ Någon säker uppgift om befolkningens storlek finnes ej förrän 1749, då den uppgives till 2 405 (*Rogberg 1770*). Befolkningssiffrorna växla avsevärt under olika perioder i motsats till senare tiders långsammare befolkningsändringar, beroende dels på in- och utflyttningar på kungl. befallning, dels på farsoter. I slutet av 1600-talet t. ex. förflyttades det faktori, som grundats genom smedernas inflyttning i början på 1600-talet, till Huskvarna, varest ständigt och tillräcklig vattenkraft fanns. Härigenom grundades Huskvarna gevärsfaktori (senare Vapenfabriken), vilket staden Huskvarna har att tacka för sin tillblivelse. Emellertid hade fallen i Huskvarnaån tidigare utnyttjats även för andra kronans kraftbehov liksom för enskilda Jönköpingsbors företag (*Lindstam 1926*). Anläggningen i Huskvarna blev ej genast något självständigt verk, då det rent hantverksmässiga arbetet fortfarande bedrevs i Jönköping vid Jönköpings gevärsfaktori, som det fortfarande hette (*av Ugglas 1917*). 1711 beräknas mer än 1/3 av befolkningen ha dött i pest, som även tidigare hemsökt den nya staden, och frossfebrar härjade ofta i de osundaste delarna av staden (*Wåhlin 1760*).

Även om stadens gator till större delen voro nödtorftigt stensatta i slutet av 1600-talet, voro de sanitära förhållandena i övrigt nästan obeskrivliga. Någon hänsyn till de sanitära vådorna av att grunda en stad på en sådan plats togs ej på 1600-talet, vilket invånarna fått dyrt umgälla, generation efter generation. Den »breda hamnen» var ett stinkande träsk, fullt med orenlighet, och detsamma var förhållandet med kanalen, där rännstenarna utmynnade. Vid Vätterbryggorna såväl tömdes slask som hämtades dricksvatten, och de alltmåra

¹⁾ Björkman (*Jönköpings Historia*, III, sid. 346) uppskattar Jönköpings befolkning 1697 till 3 400, vilken uppgift han senare (IV, sid. 175) finner sig föranlåten att nedpruta med 600. Befolkningen torde emellertid endast med 2 à 300 ha överstigit 1700 års befolkning, om den beräknas på grundval av proportionen av mantalskrivna (c:a 49 %) i förhållande till hela befolkningen 1749.

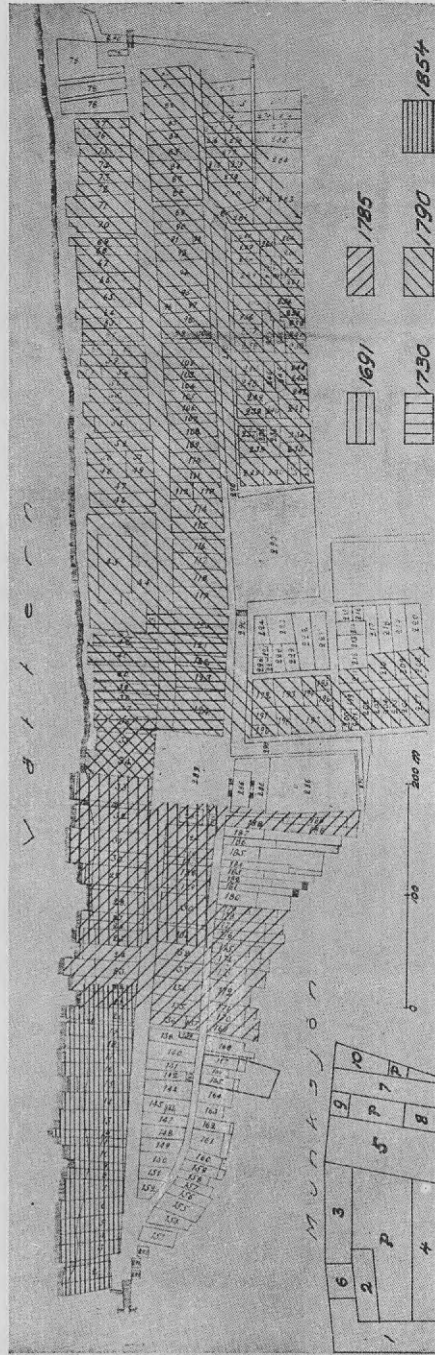


Fig. 11. Tomtkarta från 1690-talet (efter Jönk. Hist., III. Originalen i Jönköpings läns lantmäterikontr.), å vilken utmärkts de delar av staden, som härjats av eldsvådor skilda år. Till vänster å bilden synes en gård, kvarteret Arbetet 7, från den av eldsvådor intakta delen av staden. (1 boningshus, 2 boningshus, 3 boningshus, 4 boningshus samt två magasin och bryggghus, 5 magasinbyggnad jämte stall, 6 magasinbyggnad, 7 magasinbyggnad samt två stallar, 8 magasinbyggnad, 9 uthus, 10 skjul och P gårdsplaner).

hoppackade husen voro delvis byggda på pålar vid stränderna eller på dålig grund på maderna. Fåhus, speciellt svinhus, funnos inne i staden, råttor i massa o. s. v., allt framkallande en fruktansvärd stank. Dessa förhållanden ha fortsatt ända in i våra dagar, ehuru med allt mer avtagande intensitet. Kanalens plats är liksom sjöbryggornas upptagen av gator, Kanal- och Strandgatorna.

Den alltmer tätande bebyggelsen i kvarteren jämte de smala, ofta ej 5 meter breda, gränderna bidro till eldhärjandet av så gott som

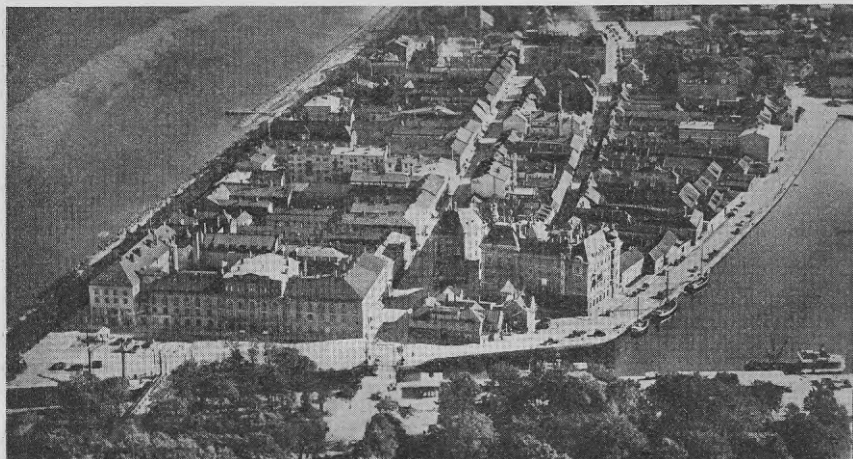


Fig. 12. Flygfotografi (O. Bladh, Stockholm) över den östra delen av affärsområdet. I förgrunden en del av Rådhusparken samt hamnkanalen med de båda broarna, av vilken den högra, Klaffbron, ligger mitt för Ostra Storgatan. Till vänster om O. Storgatan i förgrunden ligger »hotellkvarteret» och till höger, flankerande Smedjegatans mynning, »bankpalatsen», som höja sig över kvarteret Arkens låga, men dyra huskomplex framför. Smedjegatans västra del (närmast kanalen) omges av kvarter, intakta av de större eldsvådor, som skövlat övriga delar av staden, varför de äldsta delarna i staden äro belägna i dessa kvarter (Jfr fig. 11).

hela 1600-talets trästad (*Adell 1933*). Såsom framgår av fig. 11 rasade en större eldsvåda 1691 i kvarteren väster och norr om Hovrättstorget och på 1730-talet i kvarteren öster och norr om detsamma. 1785 eldhärjades ånyo de förra områdena och ännu några kvarter i väster samt 1790 ånyo kvarteren öster om Hovrättstorget och nästan hela staden öster därom jämte kyrkan. Under återuppbyggandet härefter upptogs flera nya gränder genom kvarteren, och de förutvarande gjordes bredare. Vidare bestämdes att inga s. k. laduhus finge byggas inne i staden. Hus byggdes ej mera med gavlarna åt gatan och »överkragad» övervåning. Taken täcktes nu med även tegel (ti-

digare torv). Under det gårdssidorna av husen liksom förut ofta rödmålades, fingo gatsidorna »gladare» färg. Den sista större eldsvådan var 1854, då »storsjöraden» i Västra kvarteret brann ned. Eldfaran minskades efter 1854 bl. a. genom att en del av de nya husen uppfördes av sten, vilket material efter hand börjat tränga in i den kompakta »trästaden», där numera endast stenhus få uppföras. Att några omfattande »bränder» ej förekommit senare beror främst på att vattenledning anlagts på 1860-talet.

De av eldsvådor intakta områdena i det nya Jönköping äro således få, södra delen av Västra kvarteret, sydöstra delen av Torgkvarteret, östra delen av Tyska maden samt Båtmansbacken längst i öster. Gårdarna å dessa intakta områden äro emellertid över allt om-, till- och påbyggda, varför de äldsta byggnaderna i allmänhet torde datera sig från 1700-talets senare del. Å fig. 11 synes kvarteret Arbetet i den intakta delen av Västra kvarteret samt gården nr 7, nuvarande Smedjegatan 18, i större skala bredvid. Huvudbyggnaden åt gatan är troligen uppförd 1788, vilket årtal är inhugget i grunden, men andra våningen är 1835 höjd, fönstren upphuggna o. s. v. Liknande förändringar ha gårdsbyggnaderna, av vilka de med Munksjön parallella uppförts på »kekepålar», undergått, samtidigt som de ha växlat funktion¹). (Jfr fig. 12.)

Efter Roskildefreden förlorade Jönköpings slott sin betydelse som gränsfästning, och fästningsverken lämnades att förfalla. Bland de byggnader, som föllo offer för elden, var därför även, på 1730-talet, det gamla slottet i väster. Därmed börjar slottsområdets upplåtande till bebyggelse och senare planering, och det nya Jönköping utbreder sig även över platsen för Forn-Jönköping. Områdena väster om slottsområdet började bebyggas redan i början på 1800-talet, och efter 1854 års brand »på öster» ställdes hela slottsområdet till stadens förfogande. Befolkningens storlek, som år 1800 utgjorde 2 684, hade 1835 stigit till 4 210, trots att koleran 1834 borttryckt sjättedelen av befolkningen. 1835 härjades den s. k. västra förstaden av eld, varför tomtreglering måste ske enligt lag. En stadsplan uppgjordes 1836 för området väster om fästningsvallarna (pl. II), men kvarteren äro senare genom brandgatorna Västgöta- och Smålandsgatan uppdelade i »revbenskvarter».

Raseringen av slottet började på allvar med att Västra Storgatan, som förut från Vindbron (Klaffbron) över »ån» (hamnkanalen) krökte

¹) Enligt försäkringsbrev åren 1828—1919 i arkivet hos Städernas Allmänna Brandstodsbolag i Stockholm.

åt norr längs Vätterstranden förbi förborgen, drogs fram i rak linje genom fästningsvallen. Sedan jämnades vallarna norr om Västra Storgatan, och med material från vallarna utfylldes bland annat »breda hamnen» till (nya) Östra torget. Den mesta stenen från de allt vidare raserade vallarna användes emellertid till byggandet av en hamn i Vättern och till strandskoning vid Munksjön. Göta Kanal var nämligen färdig 1832. Efter 1854 års brand »på öster» var tomtreglering ånyo nödvändig. Befolkningen var 1855 6 684 personer, 10 år senare 9 801, och stadens utbyggande framskred i hastigare tempo än förut, varför staden var i behov av ökat utrymme. Såsom framgår av pl. II uppläts fästningsområdet 1862 genom en stadsplan, som ytterligare utvidgades 1864. Att fästningsområdets plats överhuvud blivit delvis bevarad i stadsplanen trots de lokala myndigheternas vandaliska handling att föröda det oersättliga monument, som fästningsruinerna utgjorde, beror på de restriktioner, som voro förbundna med att kronan överlät området till staden.¹⁾ Vissa tomter reserverades för fängelsebyggnad, länsresidens, järnvägsstation m. m., och vissa bestämdes för parker, promenadplatser, som ej i framtiden fingo upplåtas till andra ändamål. Genom dessa bestämmelser förflyttades stadens kärna till det gamla fästningsområdet, och därpå beror anhopningen av de flesta offentliga byggnaderna där. De offentliga institutionerna voro ju tidigare samlade i närheten av Hovrättstorget, (länsstyrelsen i hushållningssällskapets nuvarande byggnad). Endast hovrätten har emellertid kvarstannat på sin plats. Genom Södra stambanans framdragning längs Vättern 1863 påskyndades utläggningen av Norra Strandgatan, men yttre hamnens areal blev minskad med nära hälften genom avskärningen av järnvägen, vilket senare framtvang en utvidgning av hamnen till dess nuvarande omfång.

Befolkningsantalet hade 1875 vuxit till 13 142, och Jönköping var n:r 7 bland Sveriges städer i avseende på invånarantalet. (1930 n:r 10.) De förut bitvis fastställda stadsplanerna visade sig nu otillräckliga, och staden beslöt skaffa sig en ny karta över staden i dess helhet med förslag till reglering och utvidgning. Den 1877 fastställda stadsplanen omfattade icke blott en utvidgning i väster av Norra kvarteret samt Södra kvarteret utan även i öster större delen av Tyska och Svenska maden, Kålgårdsqvarteret och Liljeholmsqvarteret. Angående Kålgårdsqvarteret stadgades genom en senare änd-

¹⁾ 1842 flyttades kronans gevärs- och artilleriförråd till Karlsborg, varigenom kronans behov av området upphörde.

ring »att vid uppförande av boningshus i denna trakt tillses bör, att marken fylles till minst 3 fot över närmaste vattenytans högsta läge» (*Adell 1924*). Planen var liksom var och en av de föregående en fantasilös rektangelplan av den »normala» stadsplanetypen för svenska städer, då utan spår av hänsyn till det bestående eller förgångna.¹⁾

Det 1877 planerade området innefattade även den där nu befintliga storindustrin, nämligen Gamla tändsticksfabriken från 1847 och det nu dithörande Strand.²⁾ 1858 anlades Jönköpings mek. verkstad till en början som gjuteri, och 1862 Munksjö pappersbruk. Även ett bayerskt bryggeri (numera Krönleins) anlades vid Vättern men flyttades vid tillkomsten av statens järnväg till sin nuvarande plats i Norra kvarteret. I östra stadsdelen låg den äldsta av Jönköpings industrier, Sahlströmska fabriken, till en början färgeri, sedan även yllefabrik, 1934 »nedlagd» efter en hundraårig tillvaro. Alla viktigare allmänna byggnader utom de förut nämnda i östra stadsdelen datera sig tidigast från slutet av 1850-talet.

Den »industriella revolutionen» medförde, efter mitten av 1800-talet, genomgripande förändringar i stadsbygdens differentiering och utbredning. Under det att före industrialismen den slutna bebyggelsen med handel och hantverk i bostadskvarteren motsvarade stadens ekonomiska liv, bragte industrialismen en separation mellan industri och bostäder. Storindustrin, speciellt den »tunga» industrin, som var i behov av stort utrymme, då byggnaderna voro låga, sökte sig till stadsbygdens utkanter, där marken var billigare. Järnvägen underlättade en sådan lokalisering, som förut endast var möjlig nära kaj. Efter industrin följde den öppna bebyggelsen med till en början endast bostäder för arbetare, delvis byggda av företagen själva. Den centrifugala expansionen av stadsbygden var därmed i full gång, och den decentralisation, som påbörjades, fortsätter än i dag och är det mest karaktäristiska draget i den nutida stadsbygdens tillväxt (*Leixner 1924*). De omnämnda agglomerationerna för arbetare tillväxte som små egna hem, var helst billig mark fanns att tillgå ej för

¹⁾ Den var uppgjord enligt den för stadens äldre delar på »öster» i stort sett ännu gällande 1874 års byggnadsstadga (kompletterad). Denna stadga innebar i jämförelse med tidigare ett väsentligt framsteg för stadsplanerandet framför allt genom påbudet om bredare gator, större gårdar, planteringar o. s. v. Den schematiska tillämpningen av stadgan gjorde emellertid nyttan av densamma tvivelaktig (*Lilienberg 1912*).

²⁾ Det senare var ett stort väveri, anlagt 1858, som nedbrann 5 år senare och ej återuppbyggdes.

långt från fabrikena.¹⁾ De högvärdigare villaagglomerationerna däremot hade större fordringar på läget, både vad marken och utsikten och även avståndet från stadens centrum beträffar, och togo därför den dyrare marken i anspråk. Differentieringen i stadens slutna, äldre stadsbygd har samtidigt fortskridit och lett till agglomeration av större affärsföretag till centrum på bekostnad av mindre företag och hantverk samt bostäder. Byggnaderna ha endast undergått funktionsväxling, vilket emellertid ej nämnvärt påverkat bebyggelsens karaktär. Å pl. VI ha därför endast utmärkts större industriföretag, som ju däremot påverka stadsbilden genom sina specialiserade byggnader. Den ojämna bebyggelse, som alltmera kommer att karaktärisera de äldre delarna av staden, är emellertid resultatet av den tillväxt i höjden, som dessa äldre delar undergå, fast långsamt, då ju de äldre byggnaderna genom sin funktionsväxling i alla fall förränta den dyrbarare mark de uppta. Den slutna bebyggelse, som försiggår i de nyare stadsdelarna, är således en fortsättning av den traditionella bebyggelsen i centrum, men högre än denna för att utnyttja den dyrbara marken inom eller nära den slutna bebyggelsen.

1910 hade befolkningen inom Jönköpingsförsamlingarna vuxit till 25 028 och bebyggelsen kraftigt utvecklats, såsom framgår av pl. II, vilken anger bebyggelsen 1910 med olika stora befolkningsprickar för olika slags bebyggelse i likhet med på pl. XI. 1912 fastställdes stadsplan för Södra förstaden och Juneholmsområdet, men de övriga urbaniserade områdena utanför stadsplanen, t. ex. Marieboområdet och framför allt Ståltorps- och Bäckalyckeområdena och de ännu längre bort belägna Dunkehalla-, Berghems-, Kristinebergs- och Vätterslundsområdena liksom Rosenlundsområdet, fingo sin stadsplan först följande år. (pl. I och II) Bestämmande för tidpunkten för stadsplanens uppgörande har i samtliga fall varit, att bebyggelsen nått en viss utveckling inom ett område, innan plan för denna bebyggelse uppgjorts. Denna plan täcker efter någon tid ej längre hela bebyggelsen, varför planen måste vidgas. Enahanda är förhållandet med den sista planen av 1913. Stadsplanernas tillväxt och föränd-

¹⁾ En undersökning (utförd av författaren) av Munksjöarbetarnas bostadsplatser 1931 ger vid handen, att nära hälften av arbetarna, 46 %, bo inom 10 minuters gångtid från bruket (850 meter), samtliga å »väster», 27 % inom min. 20 gångtid (1.700 meter), varav ett 10-tal på »öster», och 22 % inom 30 min. gångtid, varav ett 20-tal å »öster»; resten, 5 %, ha mer än 30 min. gångtid, och av dessa senare bo ett 10-tal utom stadens administrativa område.

ringar äro sålunda symptomatiska för hela stadens utvidgningsbehov och visa stadsbygdens utveckling (*Larsson 1912*).

Som synes är bebyggelsen redan 1910 utbredd söder om Strandområdet, och även norr om stadsplanen å Bymarken förekommer sådan.¹⁾ På grund härav har en ny stadsplan, omfattande dessa områden, 1924 utarbetats, ehuru den ännu ej fastställts. Denna stadsplan innefattar dessutom en revision av så gott som hela 1913 års stadsplan, som vid praktisk tillämpning visat sig ganska dyrbar att utföra. Så t. ex. är gatuarealen onödigt stor, beroende på onödigt stort antal breda gator, och en del kvarter äro onödigt spetsvinkliga. Dessutom ha infartsvägarna med lutning ända upp till 1: 10 behållits som huvudgator, vartill kommer, att plats måste beredas för en, eventuellt två nya järnvägslinjer (*Adell 1924*). 1912—13 års stadsplan är ett uttryck för de moderna stadsplaneidéer, som vid sekelskiftet börjat göra sig gällande i Sverige efter genombrottet i Mellaneuropa. Den moderna planen är således en blandning av rektangulärt och »naturligt» (medeltida) system med utnyttjande av resp. systems fördelar (fig. 5). Det rektangulära systemet ger nämligen mest ekonomiskt utnyttjande av kvartersarealen, den triangulära bästa förbindelsen, och det naturliga systemet med oftast oregelbundna kvarter är bäst anpassat efter terrängen med markerade huvudtrafikleder. I många av våra städer finna vi såväl den medeltida som rutplanen och den moderna planen sida vid sida, ofta i skarp kontrast till varandra. Så är förhållandet med t. ex. Gävle, Norrlands enda medeltidsstad, där stadsdelen söder om Gavleån har kvar sin medeltida, oregelbundna stadsplan, närmast omgiven av rutplan med modern plan därutån (*De Geer 1924: 2*). Även Eksjö's »norra» stadsdel har kvar sin medeltidsplan, under det den »södra» har rutplan, båda stadsdelarna omgivna av modern plan. Liknande förhållande råder delvis i Trälleborg (*Hallonsten 1934*), under det att t. ex. Visby på grund av sin långsamma tillväxt har kvar sin medeltidsplan innanför murarna med modern plan utanför (*De Geer 1928: 1*). Uppsala däremot har redan på 1600-talet reglerats efter rutplanen (*Erdmann 1925*), liksom Västerås (*Leighly 1928*), och »en stor del av Sveriges städer, som fått sin prägel av 1600-talets av staten dirigerade hårdhänta och metodiska genomförande av rutplanen», vilken härskade t. o. m.

¹⁾ Bymarksbebyggelsen, som ursprungligen var endast lantbebyggelse, är äldre än den övriga perifera bebyggelsen. Bymarken var nämligen uppdelad på alla stadens tomtägare och dessa fingo 1864 rätt att avsöndra Bymarkslotterna (*Björkman 1913*). Dunkehällabebyggelsen är emellertid den äldsta verkliga förstadsbebyggelsen.

1800-talets slut i stadsplanläggningen (*Nelson 1931, s. 12*). Även en sådan ny stad (1914) som Nässjö, som 1881 blev municipalsamhälle, för vilket även 1874 års byggnadsstadga gällde, har därför rutplan för de centrala delarna, och detsamma gäller även ännu yngre städer, såsom Tranås m. fl. (*Bauman 1935*).

Befolkningssiffran är 1925 uppe i 29 933 personer, varav 3 100 bo i Ljungarums socken. Ljungarum, som 1910 inkorporerats med Jönköping, hade då endast 1 941 personer, men genom den fortskridande urbaniseringen av delen söder om Munksjön blev inkorporering behövlig av »kolonisationska skäl». Bebyggelsen har emellertid alltså fortsatt utanför stadsplanen i Ljungarum på Torpa- och Strömsbergsområdena, varför en ytterligare utvidgning av stadsplanen är av nöden, om bebyggelsen skall kunna »kontrolleras» av staden. Förutsättningarna härför äro emellertid, om stadsplanen ej är fastställd, att staden äger marken, där bebyggelsen äger rum. Så är ju förhållandet ifråga om området söder om Munksjön men däremot ej å Torpa och Strömsberg. Det är därför av stor betydelse, att staden i tid förvärvar jord kring den redan färdiga stadsbygden. Sådana förvärv ha också gjorts i stor utsträckning, ehuru ej tillräckliga. Ett försök av staden att förvärva Österängens område, som är kronojord, har ej lett till något resultat, däremot har, såsom framgår av pl. II, Sannas planlagda område blivit stadsjord. För staden är det ju främst av ekonomisk betydelse att genom behärskande av tomtmarknaden kunna reglera bebyggelsen inom det planlagda området med hänsyn till kostnaderna för gator, vatten, avlopp m. m. Såsom framgår av tab. 7 uppta utgifterna för gator, vägar och allmänna platser större del av budgeten 1930 än 1910, under det inkomsterna av utskylider sjunkit. Huru gatu- och väglängden ökat framgår av tab. 13, och ökningen av gas-, vatten- och avloppsledningarnas längd framgår av tab. 22.

Genom att jämföra befolkningsprickarna å pl. II och XI erhålles dels en föreställning om bebyggelsens utveckling 1910—30, dels om ändringarna i befolkningsfördelningen inom de 1910 bebyggda områdena. Det är särskilt å Södra förstads-, Torpa-, Bäckalycke- och Rosenlundsområdena, som livlig villabebyggelse utvecklats, minst å det senare. Även utanför stadsplanen å Strand-, Råslätts- och Torpaområdena har liknande villabebyggelse uppstått, samtidigt som de övriga ytterområdenas bebyggelse vidgats. A. 6 kaserner, som även ligga utom stadsplanen, tillkommo redan 1898, men I. 12:s (nuvarande Ryhovs sjukhus) först 1914. Inom den slutna stadsbe-

byggelsen, vars tillväxtareal på grund av byggnadssättet är väsentligt mindre, observeras först den så gott som nytillkomna »staden» i Södra kvarteret samt liknande tillväxt i mindre omfattning i Liljeholmskvarteret. Bebyggelsen har således i stor utsträckning utfyllts mellan 1910 års agglomerationer i utkanterna, så att stadsbilden 1931 företer ett mera sammanhängande utseende. Under det tillväxten tidigare varit mera periferiskt axiell efter trafiklederna och således baserad på tillgänglighet, är den denna period mera centralt areell (*Hurd 1924*). Denna »tillgänglighet» och »närhet» torde i stort sett ej överskrida 30 min:s gångtid eller cirkeln för 2 550 m. utom i öster längs förortslinjen mot Sanna (pl. IX). Sanna- och Hovslättsområdena ligga emellertid fortfarande isolerade och komma väl så att förbli ännu rätt länge, åtminstone det senare. Sannaområdet är ju snarare en del av Huskvarna stadsbygd, och dess bebyggelse sammanhänger närmast med denna, också av historiska skäl. Emellertid torde de båda städerna Jönköping och Huskvarna i en snar framtid sammansmälta med varandra. Hovslätts bebyggelse har ännu mindre gemensamt med Jönköpings än Sannas, ehuru väl bebyggelsen där måhända kommer att ökas, beroende på vilken tomtpolitik staden, som 1934 inköpt Kjettilstorp, kommer att föra.

De olika stadier i utvecklingen, som Jönköping i stort genomlöpt, fränsett de störande inverkningarna av naturhinder och andra hinder, ha även konstaterats hos andra städer i allmänhet (*De Geer 1928: 2, s. 65*). De Geer anser normalt, att småstäder uppstå såsom 2 husrader å ömse sidor om »storgatan», och sedan visar stadens efterhand bebyggda areal benägenhet, om den får fritt utveckla sig, att närma sig cirkelformen med c:a 2 km. radie. Genom utlöpare i olika riktningar antar denna så småningom stjärnform, som i sin tur genom utväxning ånyo övergår till cirkelform. Jönköping håller på att omvandlas närmast till kometform eller »enuddig stjärna» genom bebyggelse å Rosenlund åt öster. I den mån sankmarkerna vid sjöarna och anläggningarna (flygfältet, kasern- och sjukhusområdena) öster därom göra det möjligt, sker samtidigt en »förtätning». Gränna är exempel på en stad, som stannat i sitt första utvecklingsstadium, den långsträckt formen, bestående förutom av huvudgatan (landsvägen) endast av tvenne parallella gator jämte tvärgator. Huskvarna, vars äldsta del liksom Gränna ligger nedanför Vätterns östra förkastningsbrant, har ej som Gränna sin huvudgata parallell med branten utan med Huskvarnaån nedanför fallen. Stadens flikiga form tyder på att den ännu har långt kvar till cirkel-

formen, som den aldrig kan uppnå inom sin egen administrativa gräns. Den har därför adventiv stadsbygd både i väster, Sanna, inom Jönköpings område, och i öster, Egnahemsområdet, ovanför förkastningsbranten. Denna utväxning åt öster är ett typiskt exempel på hur mycket mindre roll nivåskillnader spela än avstånd från ett visst centrum, i detta fall Vapenfabriken. Nivåskillnaden belöper sig till över 100 meter mellan fabriken och Egnahemsområdet, men avståndsskillnaden håller sig inom 1/2 km. (*Weiler 1926*). Ej ens körväg mellan fabriken och Egnahemsområdet fanns från början, varför arbetarna själva gemensamt byggt en sådan. Den viktigaste faktorn ur bebyggelsesynpunkt är således för dylik bebyggelse uteslutande tillgången till billig mark (ej för långt borta). Detta bekräftas fullt ut av liknande, ehuru ej så typiska förhållanden i Jönköping, där sankmarken inpå staden haft samma »närhet» som platån vid Huskvarna, och där förstadsbebyggelse uppkommit mellan småsjöarna. Att ägo gränserna spela större roll för bebyggelsen än den administrativa gränsen gäller för både Huskvarna och Jönköping. I Jönköping framträder kanske mest typiskt vid Sannaagglomerationen ägo gränsernas betydelse för skarp avgränsning och kanske i väster vid Mariebo den administrativa gränsens ringa betydelse för hejdande av bebyggelsen. Avsevärda bebyggelsehinder äro däremot ofta vattendrag, såsom författaren påvisat för Huskvarna (ån) och Tengstrand för Alingsås. Tengstrand har också påvisat ägo gränserns hämmande inflytande och egnahemsrörelsens snabba utökande av stadsarealen i våra dagar. Han nämner, att Alingsås »har nu form av en mycket oregelbunden stjärna: i söder kraftigt utvecklade armar, i norr små och föga utvuxna» (*Tengstrand 1934, s. 166*). Även om De Geers schematiska framställning av småstadens utveckling till medelstor cirkelformad stad, till stjärnformad halv-mill. stad o. s. v. kanske ej mera gäller för svenska städers framtida utveckling med öppen bebyggelse, torde dock allmängiltigheten hittills ej kunna ifrågasättas. Den stora flikigheten hos Alingsås stadsbygd liksom den stora obebyggda arealen innanför flikarna tyder på att Alingsås ännu ej uppnått ens sitt första koncentrationsstadium, som närmast är cirkelformen, i den mån hindren därför övervinnas. Stjärnformen är alltså ett senare stadium, som väl för övrigt förutsätter »kompaktare uddar» och ej endast smala utlöpare. Göteborg t. ex. befinner sig i stjärnformstadiets förre fas (*Ekstrand 1925*), under det Stockholm befinner sig i dess senare fas (*De Geer 1928: 2*). Nässjö »stationsstad» befinner sig

efter att ha utvuxit längs sina 5 utfartsvägar i samma koncentrationsstadium som Alingsås (*Bauman 1935*). Trälleborg har ej ännu nått samma diffusa stadium som någon av de sistnämnda småstäderna, ehuru det långt ifrån »stannat i växten» som Gränna. Staden har, fränsett de onaturligt långa utlöparna längs stranden å ömse sidor om »kärnan», endast ett par smala utlöpare längs vägar. Västerås är exempel på en annan »sjöstad», som kommit åtskilligt längre på väg mot halvcirkelformen (*Leighly 1928*).

I Jönköpings äldre stadsdelar ha en del träbyggnader rivits och ersatts med stenhus, nyuppförande av trähus är nämligen efter 1903 ej tillåtet där.¹⁾ Samtidigt med tillkomsten av nybyggnader i de äldre kvarteren ha företagits ombyggnader, för att skaffa speciellt nya butiksutrymmen, c:a 25 i den gamla stadsdelen på öster och c:a 20 på »väster» och för den övriga staden ett 15:tal 1912—30. Inom affärsområdet speciellt har ju också, såsom framgår av kartorna, befolkningen »uttunnats» i större omfattning än inom andra områden. Inom affärsområdets »kärna», mellan Ö. Storgatan och Smedjegatan, ligga 1910 7 befolkningsprickar å 50 personer, 1930 endast 4, och även det övriga affärsområdet i öster och väster är »uttunnat». Hela östra affärsområdet har 1910 32 befolkningsprickar, 1930 26 och det västra samma år resp. 30 och 23 prickar. Hela det övriga området från 1745 års stadsplan har 46 prickar 1910, 47 1930, och i väster har det övriga området från 1836 samt 1862 och 1864 års områden 48 prickar 1910 och 44 1930. Inom det förstnämnda området har således även någon ökning skett men inom det sistnämnda någon minskning. Denna minskning sammanhänger med den minskade nativiteten, såsom framgår av tab. 6 och fig. 14, och därav följande minskat antal familjemedlemmar i varje lägenhet. Förändringar inträffa således över hela en stads yta vid stadens tillväxt. Studiet av det dynamiska i stadens tillväxt är av ekonomisk betydelse (*Hurd 1924*). Detta gäller icke blott affärs- och andra »arbetslokaler» i samband med t. ex. trafikändringar utan även bostäder i samband t. ex. med sociala vanors ändring.

Byggnadsbeståndets utveckling 1912—1930 framgår av tab. 3. Av denna synes att antalet stenhus procentuellt något ökat trots den

¹⁾ En brist i 1874 års byggnadsstadga, som icke blivit avhjälpt förrän genom 1907 års stadsplanelag, var svårigheten att effektivt reglera hushöjder och byggnadstomtytor. Hushöjden bestämmes numera med hänsyn till gatubredd, och i regel tillåtes icke större hushöjd än gatans bredd. Den viktigaste uppgiften är nu »sanering» av de äldre kvarterens gårdstomtytor.

TABELL 3.

Uppgifter om, I antalet boningshus, dessas byggnadsmaterial och våningshöjd, II olika lägenheter, procentuellt fördelade på boningshusen i Jönköping åren 1912 och 1930.

I.

År	Hela ant. hus	därav boningsh.		% av boningshusen					
		antal	%	av sten	av trä	1 vån:s	2 vån:s	3 vån:s	4-5 vån:s
1912	2 726	1 776	65,3	8,2	90,8	12,3	63,4	19,2	5,1
1930	3 339	2 297	68,8	9,7	89,5	10,4	68,1	16,8	4,7

II.

År	Hela ant. boningsh.	% därav med lägenhetsantalet				Medeltal pr hus	
		1	2	3-9	10	lägenhet.	boende
1912	1 776	25,1	25,9	43,1	5,9	3,4	12,9
1930	2 297	23,7	35,1	35,1	6,1	3,5	11,4

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga dels uppgifter ur 1912—14 års allmänna bostadsräkning, del I och del VI, Jönköping, dels uppgifter från Byggnadsnämnden i Jönköping över fullbordade (ny- eller ombyggda) och avgångna (rivna eller ombyggda) hus och lägenheter 1913—1930.

intensiva bebyggelsen med trävillor, likaså att tvåvåningshusen visa stigande procent, vilket sammanhänger med villabebyggelsen. Vidare framgår hur antalet lägenheter, den egentliga bostadssociala enheten, pr hus något ökat till följd av det ökade byggandet av större hus, men antalet boende något minskats. Enfamiljshusen ha sjunkande procent, men tvåfamiljshusen visa en stegring av nära 10% till följd av villabyggandet. De stora husen, med över 10 lägenheter, äro också i tilltagande. Vidare framgår av tab. 4 att smålägenheterna (högst 2 rum och kök) fortfarande utgöra över 77% av hela beståndet, ehuru denna procent är stadd i sänkning, beroende på minskning av antalet dellägenheter (ett rum eller ett kök) och enrumslägenheter, under det att tvårumslägenheterna ökat i något mindre grad. För övrigt ha framemot 1930 samtliga större lägenheter en tendens till ökning procentuellt. Största ökningen visa trerumslägenheterna. En ur hygienisk synpunkt motsvarande fördelaktig förändring visar sig i antalet boende. Antalet boende i smålägenheter har nedgått i allmänhet, men nedgången gäller uteslutande dellägenheter och enrumslägenheter, under det procenten ökats för tvårums- och större lägenheter. Dock visar antalet boende pr 100 rum för samtliga lägenheter en minskning från 142 till 126 och för smålägenheter en nedgång från 177 till 155 personer. Trots dessa fördelaktiga förändringar föreligga dock avsevärda missför-

TABELL 4.

Uppgifter om I huvudtyper av bostadslägenheter, II de boendes fördelning på dessa, III bostadsstandarder inom desamma i Jönköping åren 1912, 1928 och 1930. (Dellägenhet = lägenhet utan särskilt kök eller rum. Smålägenhet = dellägenhet eller ett eller två rum och kök.)

I.

År	Antal lägenhet.	% av lägenhetstypen						
		del-lägenh.	1 rum o. k.	2 rum o. k.	3 rum o. k.	4 rum o. k.	5 o. fl. r. o. k.	små-lägenh.
1912	6 077	15,9	48,1	18,2	7,5	3,4	6,9	82,2
1928	8 036	12,5	43,2	23,7	9,0	4,0	7,6	77,9
1930	8 418	12,0	42,1	24,4	9,0	4,5	8,0	77,2

II.

År	Antal boende	% boende i						
		del-lägenh.	1 rum o. k.	2 rum o. k.	3 rum o. k.	4 rum o. k.	5 o. fl. r. o. k.	små-lägenh.
1912	22 947	7,3	49,7	20,9	8,5	3,9	9,7	77,9
1928	25 743	5,3	42,1	26,8	10,7	4,9	10,2	74,2

III.

År	Antal boende pr 100 rum i		
	smålägenh.	större lägenh.	samtliga lägenh.
1912	177	83	142
1928	155	82	126

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga dels uppgifter ur 1912—14 års allmänna bostadsräkning, del I, tab. 1, 2 och 6, allm. bostadsräkningen 1920, tab. 2, hyresräkningen 1924, del II, tab. 2 och bostadsuppgifterna vid mantalsskrivningen 1929 (Kontrollkommitténs duplettexemplar) samt uppgifter från Byggnadsnämnden i Jönköping för åren 1920—30.

hållanden inom bostadsbeståndet i Jönköping, som är bekant för sina slumkvarter i de äldre stadsdelarna (*Socialstyrelsen 1917*). 1929 funnos i de äldsta stadsdelarna ett 70-tal av bostadsinspektionen utdömda smålägenheter, varav c:a hälften på ett rum och kök.¹⁾ Samtliga kvarter, 16, med dessa lägenheter lågo i de äldsta stadsdelarna, kvarteret Cittran (Cykeln, Cylindern, Cymbalen) med 10, Centralen med 9, Domaren med 8 och Döbeln med 7 utdömda lägenheter. I västra stadsdelen förekommo endast tvenne kvarter med sådana lägenheter, varav Hinden med 8. Av ovan angivna siffror, nedgången i antalet boende pr 100 rum för smålägenheter, följer också, att överbefolkningen minskats. Överbefolkade kvarter (med över 2 personer pr rum) äro 1930 i öster endast Drotten, Dundret,

¹⁾ Enligt bostadsuppgifterna vid mantalsskrivningen 1929. Det verkliga antalet »dåliga» lägenheter torde vara 3 à 4 gånger större.

TABELL 5.

Uppgifter om I % bostadslägenheter, försedda med värmeledning, badrum, el. ljus och gas åren 1912 och 1930, II årsmedelhyra i kr. för olika lägenheter åren 1912 och 1928 i Jönköping. (Siffrorna inom parentes avse hela riket.)

I.

År	Antal lägenheter	% lägenheter med			
		värmeledning	badrum	el. ljus	gas
1912	6 077	1,6	2,1	17,0	29,1
1930	8 418	6,8	6,3	99,0	53,2

II.

År	Medelhyra för lägenheter om							samtliga pr rum
	1 rum	1 r. o. k.	2 r. o. k.	3 r. o. k.	4 r. o. k.	5 r. o. k.	6 r. o. k.	
1912...	76 (147)	133 (210)	231 (350)	370 (561)	549 (790)	693 (1 067)	794 (1 388)	83 (136)
1928...	139 (367)	266 (421)	488 (702)	739 (1 082)	1 066 (1 558)	1 362 (2 065)	1 737 (2 641)	170 (267)

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga dels sådana ur 1912—14 års allm. bostadsräkning, del I, tab. 9 och del VI, Jönköping, sid. 20 samt Soc. Medd., utgivna av K. Socialstyrelsen 1930, nr 3, hyresräkningen år 1928, dels uppgifter, tagna ur elektricitets- och gasverkets abonnentkort 1930.

Europa och Finland och i väster Jaktén, Jeriko och Peru. Även i villaområdena förekommer överbefolkning, t. ex. i kvarteret Orsa å Marieboområdet och kvarteret Ungkarlen och Unionen å Sannaområdet (tab. 15 och pl. I).

Trots den relativt starka ökningen av lägenhetsbeståndet 1912—28 och ännu mera 1928—30, är utgallringen av föråldrade och dåliga bostäder liten. Detta sammanhänger med de höga hyror, som i allmänhet betingas i de nyare bostadshusen. Som synes av tab. 5 ha hyrorna 1912—28 i genomsnitt fördubblats, men lägenheterna samtidigt gjorts bekvämare.¹⁾ Det 25-tal bostadsföreningshus av sten, som under perioden 1900—1930 byggts, vittna om ett allt allmännare intresse för sunda och billiga bostäder. De större industriföretagen och Statens järnvägar ha även uppfört större stenhus för sina arbetare och tjänstemän. Hyrorna i dessa hus ligga i regel under dem i fria marknaden, för det förra slaget med ett par hundra kronor för smålägenheter. Brist på goda arbetarebostäder föreligger dock fortfarande i Jönköping liksom i andra städer med alla de sociala olägenheter, som äro en följd härav (*Meurling 1912*).

De stigande kraven på högre bostadsstandard komma att medföra fortsatt dispersion, utflyttning från stadens äldre delar, förutsatt

¹⁾ Kronans värde var emellertid 1912 c:a 45 % högre än värdet 1928 (enl. Åmarks index, tab. 187, Stat. årsbok 1932).

att levnadsstandarden ej nämnvärt sänkes. Det är samma tendens, som iakttagits i andra svenska städer och även i utländska. Bostadskvarteren i den slutna stadsbebyggelsens utkanter och »trädgårdshusen» i villakvarteren locka alltmera (*Warren-Davidge 1930*). Stadens sannolika utrymmesbehov i framtiden ger sålunda aktualitet åt planeringen av stadens obebyggda delar och därmed sammanhängande jordpolitik. För en sådan planering är befolkningstillväxten och boendetätheten grundläggande. En allsidig utredning härav lär icke kunna utföras av de tekniskt sakkunniga enbart utan samarbete med i dessa befolkningsfrågor sakkunniga (*Virgin 1927*). För stadsplaneringen äro befolkningsfrågorna det primära, men därefter komma trafikfrågorna. För lösandet av dessa fordras emellertid en utredning om stadens sannolika framtida befolkningsförhållanden. Denna befolknings maximala mängd torde, om nativiteten fortsätter att sjunka i Sverige, ej på länge överskrida ens de 50 000, som beräknas rymmas inom den nuvarande stadsplanen, varmed dock icke är sagt, att stadsplanen är tillräckligt stor för den alltjämt vidgade bebyggelsen. Även om en i detalj uppgjord stadsplan över hela stadsområdet, vilket nu endast till c:a 1/3 är planerat (fastställd planering), ej för närvarande är behövlig eller önskvärd, torde dock grunddragen i det vidare utnyttjandet av området böra fixeras. För närvarande äger staden ej ens kartor över delar av ytterområdena, t. ex. Kjettilstorp, och det kartmaterial, som finns, är endast lantmäterikartor från skilda år, vadan en tillfredsställande sammansättning av kartorna är vanskelig. En generalplan, sådan som t. ex. Borås m. fl. städer uppgjort, aktuell även för Jönköping, avser att vara en genomtänkt plan för stadsområdets framtida ordnande, beträffande trafik och bebyggelse. »Generalplanen syftar i främsta rummet att bevara möjligheterna för stadsområdets rationella utbyggande» (*Sandström 1931*). Planens genomförande skall naturligtvis ske successivt, i den mån de däri föreslagna anordningarna bli aktuella, eftersom en stadsplan aldrig är »färdig». (*Linden 1923*).

En generalplan för Jönköping kan åstadkommas på grundval av en sådan karta som bifogade översiktskarta (pl. XI), vilken är den första fullständiga karta, som uppgjorts över stadens hela område. En på befolkningsförhållandena grundad generalplan kommer att uppta icke blott områden för framtida bebyggelse utan även naturreservat och framför allt infarts-, förbifarts- och tillfartsvägar för framtidens ännu snabbare kommunikationer. Som större naturreservat kunna tänkas Ljungarumsskogen (tall) och Österängs-

skogen (ek) jämte Bondberget. Väster om Marieboområdet på Åsen kommer stadsgränsen att visa sig för snäv, varför staden där i tid bör skaffa sig möjlighet att kontrollera bebyggelsen. Staden bör emellertid helst omgivas av ett bälte icke detaljplanerad mark, tjänstgörande som en buffert mot landsbygden.

2. Folkmängdens tillväxt under aderton- och nitton-hundratalet.

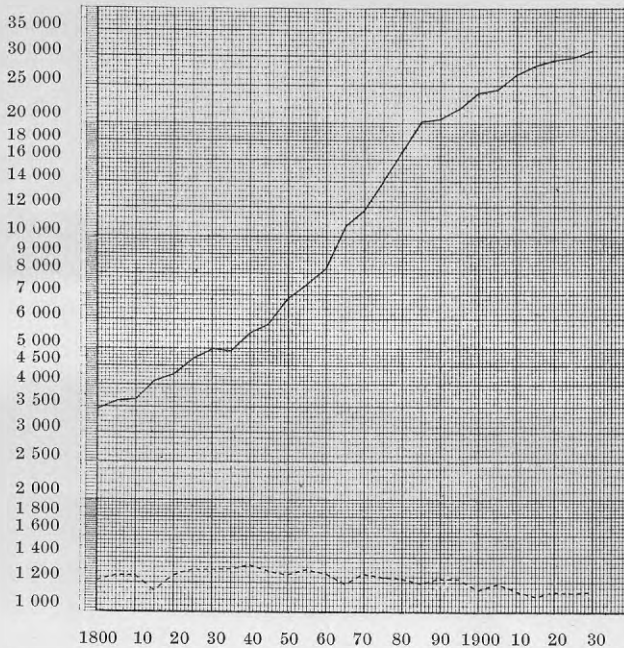


Fig. 13. Diagram över folkvärdet och antalet kvinnor pr 1000 män vart 5:e år i Jönköping inkl. Ljungarums socken 1800—1930. (Vertikalaxeln med folkvärdet logaritm. delad, horisontalaxeln med årtalen numeriskt, folkvärdetskurvan heldragen och kvinnokurvan streckad). (Jfr tab. 6.)

I tab. 6 har gjorts en jämförelse mellan folkvärdet i Jönköpings samtliga församlingar från år 1800. Av denna framgår först och främst, liksom av fig. 13, befolkningsökningens ojämnhet under 1800-talet. Ännu mera växlade, såsom förut framhållits, befolkningens antal under tidigare århundraden på grund av farsoter, brand, krig och därmed sammanhängande ekonomiska rubbningar i näringslivet. De tvenne faktorer, som påverka folkvärdet, äro

TABELL 6.

Befolkningsuppgifter för Jönköpings samtliga nuv. församlingar tillsammans åren 1800—1930: Folkmängden och antalet kvinnor pr 1 000 män vart 5:e år samt folkökning, födelse- och inflyttningsöverskott (+ eller —) ‰ av medelfolkmängden föregående 5-årsperiod (= aritmetiska mediet av folkmängden 1:a och 5:e året), dessutom folkmängdens procentuella fördelning å följande åldersgrupper: 1—15, 16—65 och över 65 år inom Jönköping såväl utom som med Ljungarum och Ljungarums-befolkningens procentuella andel av totalsumman. (Ljungarum inkorporades 1/1 1910.) (Jfr fig. 13, 14, 15.)

År el. period	Folk-mängd	Kvinn. ‰/100 män	Folkök-n. ‰/100	Födelse-ö-ver-skott	Inflytt-n. ö-ver-skott	Ljung. % av Jönköp. folk-m.	% av folk-mängden i Jönköping					
							utom Ljungarum			med Ljungarum		
							1-15 år	16-65 år	över 65 år	1-15 år	16-65 år	över 65 år
1800	3 447	1 217										
1805	3 636	1 254	+10,7	— 3,1	+13,8							
1810	3 662	1 256	+ 1,4	—10,7	+12,1	17,6	26,6	69,3	4,1	26,7	—	—
1815	4 100	1 143	+22,5	— 0,2	+22,7							
1820	4 268	1 254	+ 8,0	— 0,2	+ 8,2	17,1	25,7	69,5	4,8	26,4	—	—
1825	4 708	1 300	+19,6	+10,0	+ 9,6							
1830	4 975	1 302	+11,0	+ 5,4	+ 5,6	15,2	29,3	66,2	4,5	29,9	—	—
1835	4 936	1 305	— 1,6	—20,6	+19,0							
1840	5 496	1 340	+21,5	+ 2,1	+19,4	13,7	29,7	68,0	2,3	29,8	—	—
1845	5 826	1 290	+11,7	+ 5,1	+ 6,6							
1850	6 843	1 259	+32,0	+ 6,5	+25,5	12,2	27,2	69,6	3,2	27,5	—	—
1855	7 449	1 299	+16,9	— 6,0	+22,9							
1860	8 243	1 266	+20,3	+ 9,1	+11,2	9,7	30,5	66,1	3,4	30,7	65,8	3,5
1865	10 668	1 193	+51,3	+16,2	+35,1							
1870	11 747	1 269	+19,3	+11,2	+ 8,1	7,4	35,2	61,5	3,3	—	—	—
1875	14 058	1 240	+35,8	+14,9	+20,9							
1880	17 025	1 230	+38,2	+15,2	+23,0	5,1	—	—	—	—	—	—
1885	20 251	1 194	+34,6	+18,0	+16,6							
1890	20 588	1 231	+ 3,3	+14,0	—10,7	4,4	33,8	60,7	5,5	—	—	—
1895	21 907	1 229	+12,4	+11,5	+ 0,9							
1900	24 124	1 149	+19,2	+11,2	+ 8,0	4,1	30,8	62,2	7,0	31,0	62,0	7,0
1905	24 579	1 196	+ 3,7	+10,8	— 7,1							
1910	26 969	1 135	+18,5	+12,3	+ 6,2	7,2	29,9	62,8	7,3	30,7	62,3	7,0
1915	28 390	1 105	+10,3	+10,0	+ 0,3							
1920	29 283	1 131	+ 6,2	+ 7,7	— 1,5	9,3	—	—	—	27,7	65,0	7,3
1925	29 933	1 126	+ 4,4	+ 6,0	— 1,6							
1930	30 918	1 128	+ 6,5	+ 3,0	+ 3,5	11,0	—	—	—	22,5	69,3	8,2

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga dels kyrkoböckerna (om antalet födda, döda, ut- och inflyttade), dels folk-mängdstabeller i J:s kyrkoarkiv. Tabellerna ha kompletterats med uppgifter från K. Statistiska Centralbyrån, där originaltabellerna förvaras. Kyrkoböckernas uppgifter överensstämma ej fullständigt med vare sig prästerskapets egna tabeller eller Stat. Centralbyråns, men avvikelserna betyda föga, någon 0,1 % för 5- eller 10-årsperioder, då folk-mängdssiffrorna äro riktiga, d. v. s. överensstämmande med Stat. Centralbyråns. Den procentuella ålders-fördelningen har uträknats efter uppgifter av Stat. Centralbyrån. På grund av primär-uppgifternas ofullständighet har någon enhetlighet i avseende på åldersfördelningen för skilda år ej kunnat åstadkommas. Emellertid äro differenserna mellan ålders-fördelningen i J. utom och J. med Ljungarum, på grund av Ljungarums ringa procentuella andel i totalfolk-mängden, så små, som synes genom jämförelse i de fall sådan är möjlig, att de ej spela någon nämnvärd roll för jämförelsen under skilda år.

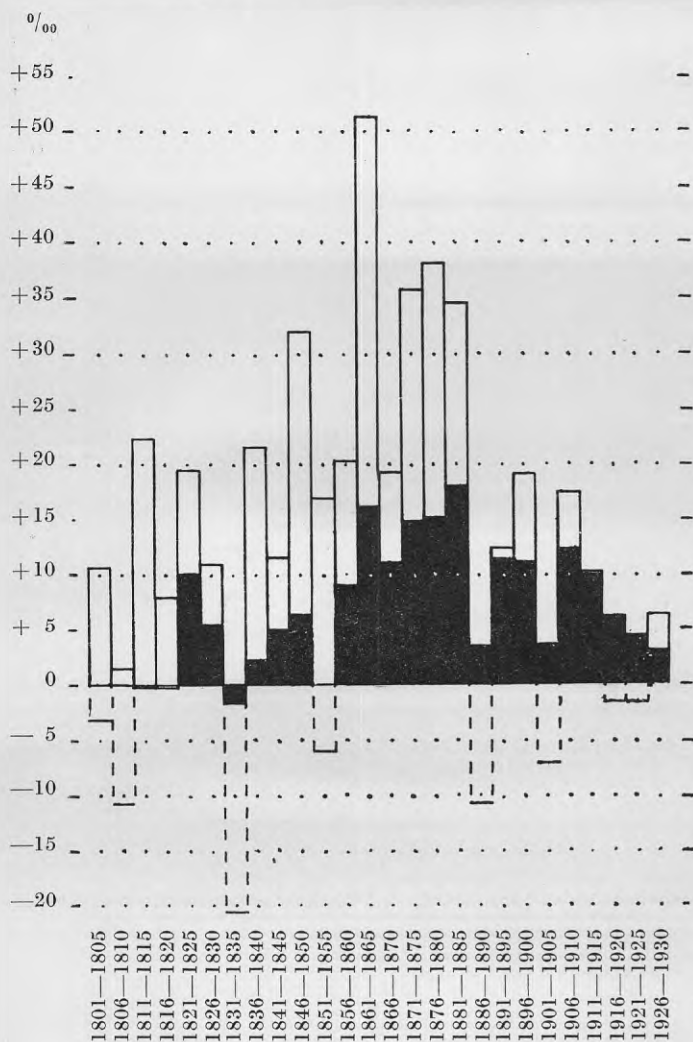


Fig. 14. Diagram över folkökningen ‰ av medelfolkmängden varje 5-årsperiod 1800—1930 för Jönköpings samtliga nuvarande församlingar tillsammans. (Vit stapel inflyttningsöverskott, svart stapel nativitetsöverskott, båda tillsammans folkökning, streckad stapel kompenserat underskott. (Jfr tab. 6).

födelse- och inflyttningsöverskott (eller -underskott). Det gemensamma överskottet utgör folkökningen, i tab. 6 angiven för varje 5-årsperiod, (fig. 14) och underskottet folkminskningen. Minimum födelseöverskott förekommer perioden 1831-35, då koleran härjade. Det stora inflyttningsöverskottet, 19 ‰, var ej tillräckligt att kom-

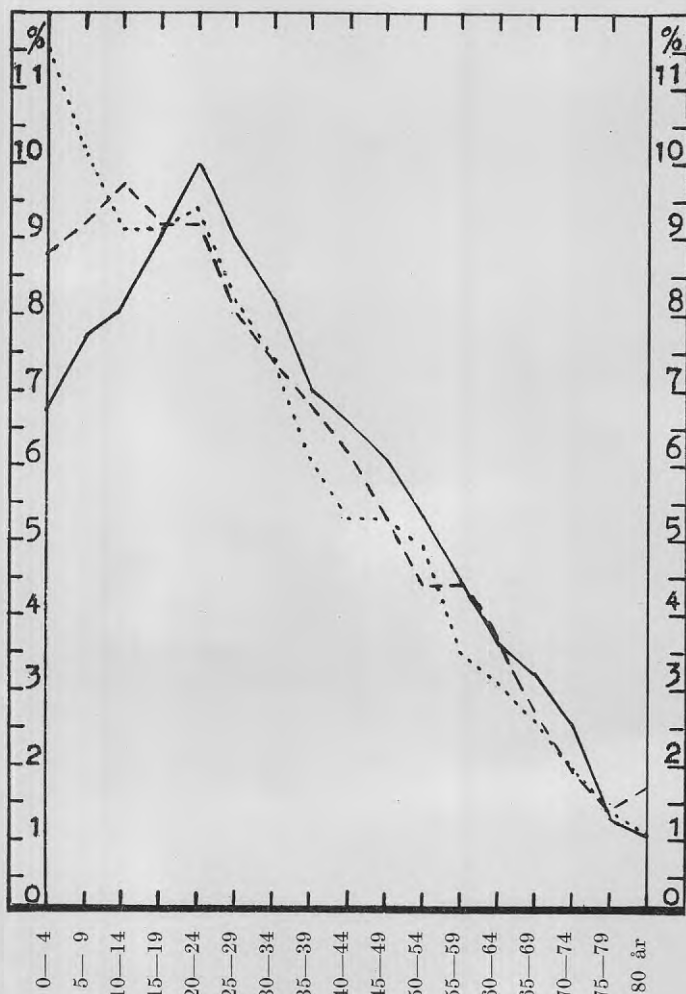


Fig. 15. Diagram över åldersfördelningen bland Jönköpings befolkning åren 1910, 1920 och 1930 (1910 prickad, 1920 streckad och 1930 heldragen linje). (Jfr tab. 6.)

pensera födelseunderskottet, 20,6 ‰, varför folkminskning inträdde, den enda perioden under 1800-talet med sådan. Detta inflyttningsöverskott sammanhänger med näringslivets uppblomstring bl. a. genom Göta kanals och den nya hamnens tillkomst. Maximum födelseöverskott, 18 ‰, förekommer i stället 1881-85, sammanhängande med minskad dödlighet (*Alegård 1923*). Maximum inflyttningsöverskott, 35,1 ‰, inträffade 1861-65 i samband med tillkomsten av Södra stambanan och förhoppningar därmed om stadens ekonomiska utveck-

ling (*Welin 1906 s. 387*) och maximum inflyttningsunderskott, 10,7 ‰, 1886-90 i samband med ökad emigration. Av tabellen framgår också hur åldersfördelningen växlat under skilda perioder, påverkad av sådana olika omständigheter, som ha mera historiskt än geografiskt intresse att närmare utreda. Framhållas må endast hurusom från 1890 procenten i åldersklassen 1—15 år stadigt nedgått, under det procenten i de övriga båda grupperna ökats. I den första gruppen är nedgången kraftigast, räknat från år 1900, då den var 31 ‰, till år 1930, då den var endast 22,5 ‰, beroende på den alltmer sjunkande nativiteten. Hur denna förskjutning ter sig grafiskt från 1910 över 1920 till 1930 visar fig. 15. 1910

TABELL 7.

Nettoinkomster (+) och nettoutgifter (—) i kronor och i ‰ av summan av vardera i Jönköpings budget åren 1910 och 1930.

Titel	1910		1930	
	Kr.	%	Kr.	%
Styrelse o. förvaltning	— 75 995	— 9,7	— 273 772	— 9,6
Polisväsendet	— 61 799	— 7,8	— 222 986	— 7,9
Brandväsendet	— 53 743	— 6,8	— 144 069	— 5,1
Stadens jordar, skogar och byggnader	+ 26 760	+ 3,4	+ 85 670	+ 3,0
Gator, vägar och allmänna platser	— 67 813	— 8,6	— 311 062	—10,9
Hamnen	—	—	—	—
Vattenledning o. avlopp samt badhus	— 16 855	— 2,1	+ 12 500	+ 0,4
Renhållningsverk	— 1 985	— 0,3	— 26 250	— 0,9
Gasverket med verkstäder	+ 13 353	+ 1,7	+ 10 908	+ 0,4
Elektricitetsverket ¹⁾	— 1 067	— 0,3	+ 187 346	+ 6,6
Spårvägarna	+ 3 400	+ 0,4	+ 38 450	+ 1,4
Hälso- och sjukvård	— 33 425	— 4,3	— 58 515	— 2,1
Fattigvård	—108 530	—13,8	— 355 541	—12,5
Folkskolan	—192 135	—24,4	— 519 860	—18,3
Kyrkan	— 60 072	— 7,6	— 172 989	— 6,1
Div. sociala anslag (bl. a. t. skolor)	— 36 673	— 4,7	— 219 594	— 7,7
Räntor och amortering ²⁾	— 75 199	— 9,6	— 536 097	—18,9
Div. medel (inkl. behållning) ...	+ 76 117	+ 9,7	+ 184 073	+ 6,5
Utskylder ³⁾	+665 661	+84,8	+2 321 788	+81,7
Summa inkomster eller utgifter	785 291	100,0	2 840 735	100,0

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga dels sådana ur Jönköpings stadfullmäktiges handl. 1909 nr 12, 1930 nr 12 samt Severin, Stadens finanser (Jönköpings Historia, IV) och Jönköpings drätselkammars huvudräkning för 1930.

¹⁾ Elektricitetsverket gav i verkligheten i nettovinst 1910 13 679 kr. och 1930 234 230 kr.

²⁾ Amorteringslånen uppgingo till ett belopp av 3 664 268 kr. 1 jan. 1910 och till 12 814 614 kr. 1 jan. 1930.

³⁾ Dessa beräknades 1910 efter 104 851 bevillningskronor à 6,40 och 1930 efter 269 913 bevillningskronor à 8,90.

ligger toppen å kurvan normalt på 0—4-årsgruppen, men 1920 på 10—14-årsgruppen, 1930 på 20—24-årsgruppen, och nästa årtionde blir toppen ytterligare förskjuten på grund av den sjunkande nativiteten. Denna har nedgått snabbare i stadsförsamlingarna än i Ljungarum, vilket ej nämnvärt påverkar totalsumman på grund av Ljungarums ringa andel i denna, såsom framgår av tabellen. Den stigande procenten av Ljungarums andel i hela befolkningssumman för Jönköping för 1930, 11 %, beror på bosättning av egentlig stadsbefolkning i de stadsförsamlingarna angränsande delarna av Ljungarum. Den stora ökningen av gruppen 15—65 år har skärpt konkurrensen om arbetstillfällena och bidragit till ökning av arbetslösheten och därigenom, liksom den sista gruppen av åldringar, ökat utgifterna för fattigvård och sociala anslag (tab. 7).

Den folkökning, som från 1860-talets början på mindre än 20 år fördubblade folkmängden till över 17 000, saknar motsvarighet senare och berodde på industrialismens genombrott och näringsfrihetens genomförande 1864. Den i samband därmed ökade varuomsättningen medförde en växelverkan mellan stads- och landsbygd, som bröt småstadens isolering och ökade folkomflyttningen. Den omläggning av arbetsformerna och den nydaning av handel och industri, som industrialismen medförde, ha framtvingat den koncentration, som framför allt präglar dessa nutida »stadsnäringar» (*Rosman 1912*). Från denna period daterar sig de största industrianläggningarnas expansion, och kring de gamla huvudtillverkningarna, tändstickor, papper och maskiner, gjutgoods och snickerier, har alltjämt stadens industriella utveckling ägt rum. Tab. 8 ger en översikt av industrins förändringar 1910-31 i stort, varav observeras, att, trots 40 % ökning av fabrikena, arbetarantalet minskats på grund av fortskridande rationalisering av driften, tillverkningsvärdet (realvärdet) däremot nästan fördubblats. Hantverkerierna (inkl. den s. k. småindustrin), som ökats med c:a 45 %, ha ökat sitt arbetarantal till mera än det dubbla, eller med c:a 120 %. Förändringarna inom näringslivet karakteriseras av trenne olika skeden: den jämna och kraftiga utvecklingen före 1914, kristiden 1914—21 och stabiliserings- och rationaliseringsstadiet därefter, vilket återspeglas i statistiken

Av tab. 9 framgår befolkningens i Jönköping fördelning på olika yrkesgrupper 1910, 1920 och 1930. Industri- och hantverksgruppens procentuella andel 1930 har sjunkit ett par procent från 1910, med en något större ökning 1920 dess emellan, så att sänkningen

TABELL 8.

Uppgifter rörande fabriksindustri och hantverk i Jönköping åren 1910 och 1931.
Till hantverk föres även den s. k. småindustrin.

Industrigrupper	Ant. föret.		Ant. arb.		Förändr. 1910—31 ang.	
	1910	1931	1910	1931	ant. föret.	ant. arb.
Järn- och stålmanufaktur	6	8	228	91	Ökn. m. 1/3	Minsk. t. 1/2
Mek. verkstäder	8	23	360	732	Nära 3-dubbl.	Fördubbl.
Fabriker för el. maskiner	—	1	—	26	Ny grupp	
» » » apparater	—	2	—	4	» »	
Metallmanufaktur	5	4	43	74		
Guld- o. silvervarufabriker	—	1	—	5	» »	
Galvanis.- o. etsningsfabriker ...	2	—	5	—	Försv. gr.	
Finare stenförädlingsindustri ...	3	3	12	18		
Tegelbruk	2	2	28	32		
Glasindustri	—	2	—	44	Ny grupp	
Annan jord- och stenindustri ...	—	2	—	8	» »	
Sågverk och hyvlerier	4	1	16	6		
Snickeri- och möbelfabriker ...	8	9	295	205		Minsk. t. 2/3
Annan trävarufabrikation	4	3	318	26		» m. 300
Trämassefabriker	1	—	50	—	Försv. gr.	
Pappersbruk och pappfabriker...	1	1	376	574		50 % ökn.
Kartongvarufabr. o. a. pappers- industri	4	4	96	30		Minsk. t. 1/3
Grafiska anstalter	1	2	65	71		
Boktryckerier	6	8	106	149	Ökn. m. 1/3	50 % ökn.
Kvarnrörelse	2	1	8	2		
Bagerier	—	5	—	39	Ny grupp	
Choklad- och karamellfabriker...	—	1	—	9	» »	
Bryggerier och mälterier	8	6	39	64		Ökning
Fabriker för a. dryckesvaror ...	2	1	3	8		
Tobaksfabriker	1	—	7	—	Försv. gr.	
Mejerier	—	3	—	31	Ny grupp	
Slakterier och charkuterier	—	5	—	24	» »	
Annan livsmedelsindustri	—	2	—	3	» »	
Bomullspinnerier och väverier	—	2	—	27	» »	
Ullspinnerier och ylleväverier ...	3	1	337	65		Minsk. t. 1/5
Trikåfabriker	—	1	—	13	Ny grupp	
Sömnadsfabriker	1	3	9	361	3-dubbl.	Ökn. m. 350
Garverier	3	—	11	—	Försv. gr.	
Skofabriker	1	4	14	212	4-dubbl.	Ökn. m. 200
Annan skinn- och hårvaruind.	—	1	—	6	Ny grupp	
Gummivaruindustri	—	2	—	12	» »	
Konstgödningsfabriker	2	1	22	2		
Tändsticksfabriker	2	2	1 807	1 191		Minsk. t. 2/3
Annan kem.-tekn. industri	1	1	2	2		
Elektricitetsverk	1	1	10	20		Fördubbl.
Gasverk	1	1	29	23		Minskning
Vattenledningsverk	1	1	1	10		
Fabriker	84	121	4 287	4 219	c. 40 % ökn.	1,6 % minskn.
Hantverkerier	239	349	637	1 381	c. 45 % »	c. 120 % ökn.

Ann. Till grund för ovanstående uppgifter ligga dels sådana ur Bidr. till Sv. off. statistik D) Fabriker och handverk 1910, tab. 4, Jönköpings län och Sv. off. stat., Industri och bergshantering, Industri 1931, tab. X, dels uppgifter för 1931 angående fabriksindustrien i Jönköping, erhållna från K. Kommerskollegium, Stat. byrån samt tab. 9. På grund av omläggning av statistiken äro siffrorna för angivna år ej fullt jämförbara, varför slutsatserna ang. förändringarna ovan ej i detalj äro fullt säkra. Tendensen bekräftas emellertid, vad fabriksindustrin angår, av statistiken för 1920, Sv. off. stat., Industri 1930, tab. 3, där emellertid uppgifter om hantverket saknas.

TABELL 9.

Uppgifter angående folkmängdens fördelning på I huvudyrkesgrupper och dessas inkomster och förmögenhet i Jönköping åren 1910, 1920 och 1930 samt medeltal för Sveriges samtliga städer 1930, (siffrorna inom parentes ange resp. års folkmängd, medelinkomst samt i tusen kronor inkomstsumma och förmögenhet), II större yrkesgrupper inom industri och hantverk samt handel och samfärdsel åren 1920 och 1930.

I.

Huvud-yrkesgrupper	% av hela folkmängden				Inkomst pr yrkesutöv.			Minsk. i % av 1920:s inkomst	% av J:s inkomstsum.		% av J:s förmögenhet	
	Jönk. (26969) 1910	Jönk. (29285) 1920	Jönk. (30915) 1930	Samtl. städ. 1930	Jönk. (2560) 1920	Jönk. (1850) 1930	Samtl. städ. 1930		(38137) 1920	(31102) 1930	(65596) 1920	(66653) 1930
Jordbruk m. binäringar	4,7	3,7	3,7	2,7	2 210	1 290	1 480	41,6	2,9	2,5	8,5	5,2
Industri o. hantverk...	52,9	55,6	50,5	42,5	2 440	1 900	2 460	22,1	48,1	47,0	17,0	17,2
Handel o. samfärdsel	14,7	17,5	21,6	29,6	3 070	1 910	2 730	37,8	20,4	22,4	17,9	18,4
A. tjänst o. fria yrken	9,2	10,0	10,0	10,2	5 310	3 220	3 700	39,4	19,7	17,5	17,3	15,3
Husl. arbete	5,0	3,9	3,7	5,2	830	620	710	25,3	2,3	2,2	0,3	0,6
F. d. yrk.-utöv. o. övr.	13,5	9,3	10,5	9,8	1 340	1 240	1 930	7,5	6,6	8,4	39,0	43,3

II.

Större yrkesgrupper	% av hela folkmängden		Antal yrkesutövare		+ ökn. - minskn. 1930
	1920	1930	1920	1930	
Metall- och maskinindustri	10,9	9,2	1 394	1 399	+ 5
Jord- och stenindustri	1,1	1,0	134	149	+ 15
Trävaruindustri	3,8	2,5	450	378	- 72
Pappers- och grafisk industri	7,0	7,2	892	993	+ 101
Närings- och njutningsmedelstillverkning	2,0	2,2	281	381	+ 100
Textil- och beklädnadsindustri	5,3	4,7	932	1 023	+ 91
Läder-, hår och gummivaruindustri	3,1	3,5	458	556	+ 98
Kemisk-teknisk industri	14,1	10,0	2 112	1 597	- 515
Byggnadsverksamhet, belysning, vattenledning	8,1	10,2	819	1 207	+ 388
Ej specificerad industri	0,2	0,1	38	11	- 27
Handel	10,7	14,2	1 758	2 704	+ 946
Landtransport	6,2	7,1	675	849	+ 174
Sjöfart	0,6	0,4	101	82	- 19
Summa	73,1	72,2	10 044	11 329	+1 285

Ann. Till grund för ovanstående uppgifter ligga sådana ur Sv. offic. statistik, Folkräkningen den 31 dec. 1930, III: tab. 3, 7, 10 och 15, Stat. årsbok för Sverige 1936, tab. 26, Folkräkningen den 31 dec. 1920, IV, tab. D, 4, 5 samt Folkräkningen den 31 dec. 1910, III, tab. D, 4.

är icke mindre än 5 % från 1920. Gruppen jordbruk med binäringar har sjunkit 1 % och husligt arbetes grupp något mera. En kraftig ökning visar gruppen handel och samfärdsel däremot med en alltjämt ökad stegring från 1910 med en halv gång till 21,6 % 1930. Denna grupp når dock ej ens hälften av gruppen industri och hantverk, som 1930 utgör den största gruppen, eller över 50 %, och således visar, att Jönköping är en övervägande industristad, då medeltalet för Sveriges städer 1930 är endast 42,5 %. I avseende på handel och samfärdsel är den 1930 däremot mindre utpräglad än städerna i genomsnitt, vars tal är 29,6 %. Trots den låga procenten för gruppen jordbruk med binäringar har den för Jönköping större betydelse än för städer i allmänhet på grund av Jönköpings stora »landsbygd» inom staden (tab. 1).¹⁾ Hur befolkningen procentuellt fördelar sig på större yrkesgrupper och dessas förändringar 1920—30 framgår även av tab. 9. Den kem.-tekniska industrin, som 1920 är den största gruppen, 14 % av hela befolkningen, är det ej längre 1930, då yrkesutövarnas antal nedgått med över ett halvt tusental, vilken minskning huvudsakligen faller på tändsticksfabrikerna, såsom av tab. 8 framgår. Även trävaruindustrins grupp har minskats, vilken minskning sedan 1920 huvudsakligen faller på snickeri- och möbelfabriker. Gruppen handel har ökat i motsvarande grad procentuellt, som den kem.-tekniska industrin minskat, och utgör 1930 över 14 % av befolkningen; antalet yrkesutövare har ökat med närmare tusentalet sedan 1920. Även gruppen byggnadsverksamhet etc. har ökat med ett par procent och med närmare 400 yrkesutövare. Med nära 1 % har också gruppen landtransport ökat, under det gruppen sjöfart, som 1920 upptog över 1/2 %, nu är under 1/2 %. Ökning visa dessutom med c:a ett hundratal utövare grupperna papper och grafisk industri, närings- och njutningsmedelsindustri, textil och beklädnadsindustri samt läder-, hår- och gummivaruindustri.

Av tab. 9 framgå också de ekonomiska förhållanden, som sammanhånga med den nämnda yrkesgrupperingen av befolkningen samt förändringarna 1920—30. Den största inkomstsumman kommer

¹⁾ Denna »landsbygd» finns ej enbart i Ljungarums socken utan även å stadens »östra» och »västra» stadsägor, innefattande Bymarken, Samset och Jära m. m., utom enklavarna i nordväst. Dessa stadsägor, som staden förvärvat i skilda repri-ser, de östra vid det »nya» Jönköpings grundande, vittna om jordbrukets forna betydelse för stadens invånare. Vid stadens förflyttning efter 1612 måste nämligen den nya staden ha tillräckligt med jord för att kunna försörja sig, innan handeln och hantverket hunnit ånyo utvecklas, men även under normala förhållanden voro dessa »stadsnäringar» oftast otillräckliga att ge befolkningen dess utkomst. (*Schück 1933*).

1930 på gruppen industri och hantverk, som upptar icke fullt hälften av samtliga inkomster, eller 47 %, därefter kommer gruppen handel och samfärdsel med c:a 22 % och som tredje grupp allmän tjänst och fria yrken, eller i samma ordning som gruppernas procentuella andel i befolkningens mängden. Inkomsten per yrkesutövare kommer dock i annan ordning. Först och väsentligt högre än övriga kommer gruppen allmän tjänst och fria yrken med över 3200 kr. pr yrkesutövare, under det de båda övriga grupperna komma långt under med c:a 1900 kr. vardera. Ännu lägre komma grupperna jordbruk med binäringar och f. d. yrkesutövare med 13—1200 kr. och med ungefär hälften så mycket gruppen husligt arbete. Ett visst intresse har jämförelsen mellan inkomsterna 1920 och 1930 och den olika minskning dessa undergått för olika grupper. Störst eller nära 42 % är minskningen för gruppen jordbruk med binäringar, knappast mera än hälften därav för industri och hantverk. Gruppen allmän tjänst och fria yrken kommer endast c:a 2 % efter den första gruppen, och ytterligare ett par procent lägre kommer gruppen handel och samfärdsel. Minst minskning ha inkomsterna undergått för f. d. yrkesutövare, vilket sammanhänger med att till denna grupp höra över 43 % av Jönköpings förmögenheter 1930, och den har t. o. m. ökat med över 4 % sedan 1920. För grupperna jordbruk med binäringar samt allmän tjänst och fria yrken har däremot förmögenhetsprocenten nedgått från 1920, för den förra gruppen med över 3 % och för den senare med 2 %, under det att gruppen handel och samfärdsel något ökat sin procent; den lilla gruppen husligt arbete har t. o. m. fördubblat sin. Beräknas levnadskostnadsindex för 1920 till 100, blir den 1930 61, d. v. s. levnadskostnaderna ha sjunkit i Sverige med 39 % sedan 1920, vilket således motsvarar sänkningen i inkomst pr yrkesutövare för gruppen allmän tjänst och fria yrken, som alltså i verkligheten har oförändrade inkomster (*Socialstyrelsen 1933*).¹⁾ En avsevärd höjning av realinkomsterna har däremot kommit grupperna industri och hantverk samt husligt arbete till del, jämfört med 1920, under det att för jordbruk med binäringar någon försämring inträtt på den redan 1920 låga medelinkomsten per yrkesutövare. Vad den stora befolkningsgruppen industri och hantverk beträffar, så är det otvivelaktigt, att den stegrade reallönen, som efter kristiden kom-

¹⁾ Någon särskild indexserie för de lokala levnadskostnaderna och deras förändring i Jönköping finnes ej att tillgå. Jönköping tillhör emellertid 1930 dyrortsgrupp III (den mellersta gruppen) med undantag av Hovslätt, som liksom Jönköpings läns städer i övrigt tillhör grupp II.

mit detta stora sociala skikt till del, i icke ringa utsträckning ökat efterfrågan på bättre och sundare bostäder och medverkat till befolkningsomflyttningen inom staden. På grund av den mindre procentuella sänkningen för grupperna industri och hantverk jämte husligt arbete ligger medelinkomsten pr yrkesutövare för samtliga grupper i medeltal något högre än för 1920. C:a 11 % realiter är höjningen av levnadsstandarden 1930 i genomsnitt och för gruppen industri och hantverk 17 % högre. Hyrorna ha sedan 1920 undergått en höjning av nära 60 %, under det andra levnadsomkostnader sjunkit, varför hyrorna 1930 uppta c:a 1/3 av hushållsbudgeten för medelinkomsten mot c:a 1/6 1920. Denna hyrornas ökade andel i hushållsbudgeten kompenseras emellertid för gruppen industri och hantverk av den nämnda stegringen av reallönen under den fortgående deflationen. Betydelsen härav för en kvalitativ förbättring av bostadsbeståndet ligger i öppen dag, och överhuvud torde bostadsfrågan vara en av stadens vitalaste frågor, icke blott ur bebyggelsesynpunkt utan även med hänsyn till den sjunkande nativiteten.

Denna kan nämligen icke i längden kompenseras, såsom skett hittills, genom inflyttning från omlandet, då ju dess befolkning avtar raskare både genom sjunkande nativitet och utflyttning. Författarens undersökning av härstamningen av 1930 års befolkning i Jönköping ådagalägger, att endast något över 50 % av befolkningen är född i Jönköping. Nära 80 % av de inflyttade, av vilka den äldsta är född 1833, äro födda inom c:a 15 mils avstånd från Jönköping och nära 50 % av dem inom 5 mils avstånd. De övriga fördela sig, såsom synes av fig. 17 och tab. 12, på samtliga Sveriges län, ehuru med ett antal, som avtar med ökat avstånd, vartill kommer knappt 1 % utrikes födda. En dylik stark tillströmning från den närmaste omgivningen har även i Tyskland konstaterats för bl. a. städerna Innsbruck (*Bobek 1928*), för Lübeck (*Fuhrmann 1933*) och för Ulm an der Donau (*Endriss 1931*).

Som synes av tab. 12 är nära 29 % av Jönköpings befolkning född i Jönköpings län jämte Frökinds och Vartofta härader och Tidaholm av Skaraborgs län samt i Kinds och Redvägs härader och Ulricehamn av Älvsborgs län, av vars befolkning sammanlagt den till Jönköping utflyttade endast utgör något över 3 %. Hur befolkningen fördelar sig här efter födelseort framgår av tab. 10 och pl. III. Härav framgår att samtliga socknar i Småland äro representerade utom 3. Från Tveta härad härstamma närmare 2 200 personer, utgörande 11 % av häradets befolkning, från Huskvarna c:a 400 personer och

TABELL 10.

Antal Jönköpingsbor, (abs. antal och % av födelsekommunens) födda utom Jönköping inom J:s läns och angränsande häraders av Skaraborgs och Älvsborgs län socknar och städer (15/10 1930).

Socken- el. stadsnamn o. förkortn. å pl. III	Ant. pers.	% av bef.	Socken- el. stadsnamn o. förkortn. å pl. III	Ant. pers.	% av bef.
<i>Tveta härad.</i>			Bälaryd Bå	18	2,1
Bankeryd B	188	13,1	Frinnaryd F	20	2,2
Barkeryd Ba	61	3,9	Haurida H	35	8,4
Barnarp Bp	312	10,9	Linderås L	28	1,7
Forsorum F	197	9,9	Lommaryd Lo	76	4,9
Hakarp H	87 ¹⁾	4,89	Marbäck M	12	1,6
Huskvarna H	398 ¹⁾		Säby S	24 ¹⁾	0,63
Järnsås Js	59	6,8	Tranås T	40 ¹⁾	
Järstorp Jä	219	34,9	Vireda V	91	
Lekeryd L	111	11,5	N. Vedbo hd (ut. Tranås) ...	375	2,64
Månsarp M	113	6,9	» » » (med ») ...	415	1,99
Nässjö lk N	25 ¹⁾	1,31	<i>Södra Vedbo härad.</i>		
Nässjö N	118 ¹⁾		Bellö B	7	1,7
Rogberga R	318	18,8	Edshult Ed	17	2,8
Sandseryd S	201	14,4	Eksjö E	81	1,22
Svarttorp Sv	147	18,1	Eksjö lk E	4	0,3
Öggestorp Ö	139	27,5	Flisby F	26	1,5
Tveta hd (ut. städerna)	2177	11,0	Hult H	17	1,4
» » (med »)	2693	7,27	Hässleby Hä	14	0,6
<i>Vista härad.</i>			Höreda Hö	23	1,6
Gränna G	226	18,26	Ingatorp I	16	0,7
Gränna lk G	54	2,2	Mariannelunds köp. ... Hä		
Skärstad S	332	15,8	Mellby M	5	0,8
Visingsö V	137	11,0	N. Solberga NS	32	1,2
Ölmstad Ö	137	10,6	S. Vedbo hd (ut. Eksjö) ...	161	1,10
Vista hd (ut. Gränna)	660	9,37	» » » (med ») ...	242	1,14
» » (med »)	886	10,68	<i>Västra härad.</i>		
<i>Mo härad.</i>			Almesåkra A	28	5,9
Angerdshestra A	76	15,3	Bodafors köp. NS		
Bondstorp B	72	15,5	Bringetofta Br	38	3,2
Bottnaryd Bo	195	18,9	Bäckaby B	4	0,5
Källeryd K	22	3,6	Fröderyd F	10	1,0
Mulseryd M	118	18,4	Hjärtlanda H	0	0
N. Hestra NH	14	2,3	Hjälmseryd Hj	70	2,5
N. Unnaryd NU	51	9,7	Hultsjö Hu	36	2,7
Stengårdshult S	39	8,1	Hylletofta Hy	22	3,8
Valdshult V	9	4,9	Malmbäck M	121	5,7
Åsenhöga Å	48	4,4	N. Ljunga (Sävsjö m) NL	33	2,8
Öreryd Ö	19	5,2	N. Sandsjö NS	86	2,2
Mo hd	663	10,21	Nydala N	43	3,7
<i>Norra Vedbo härad.</i>			Ramkvilla R	14	1,1
Adelöv A	48	3,7	Skepperstad S	13	2,1
Askeryd As	12	1,1	Stockaryd St	8	0,6
Bredestad B	11	0,9	Svenarum Sv	146	8,9
			S. Solberga SS	15	2,4
			Vallsjö (Sävsjö m) ... V	34	1,7

¹⁾ Erhållet genom prop.

TABELL 10. (Forts.)

Socken- el. stadsnamn o. förkortn. å pl. III	Ant. pers.	% av bef.	Socken- el. stadsnamn o. förkortn. å pl. III	Ant. pers.	% av bef.
Vrigstad Vr	51	3,7	Våthult Vå	1	0,2
Ödesstugu Ö	115	15,3	Ås Å	6	0,5
Västra hd	887	3,32	Västbo hd	223	0,71
<i>Östra härad.</i>			<i>Östbo härad.</i>		
Alseda A	22	1,0	Byarum (Vaggeryd m) B	276	7,8
Björkö B	38	2,7	Fryeled F	45	4,3
Bäckседа Bå	6	0,6	Gällaryd G	40	3,2
Karlstorp K	12	1,0	Hagshult H	34	6,4
Korsberga Ko	8	0,5	Hånger Hå	13	2,1
Kråkshult Kr	7	0,8	Kårda K	18	2,2
Lannaskede L	12	1,4	Kåvsjö Kå	45	4,7
Lemnhult Le	6	1,1	Rydaholm R	28	0,8
Myresjö M	15	2,0	Tofteryd (Skillryd m) T	201	8,1
Nye Ny	8	0,9	Tännö Tå	6	1,5
Näsby Nä	19	3,2	Våxtorp V	25	1,8
Nåshult N	4	0,4	Värnamo Vo	71 ¹⁾	1,75
Nåvelsjö Nö	17	1,9	Värnamo lk Vo	51 ¹⁾	
Skede S	11	0,9	Åker Å	119	8,2
Skirö Sk	0	0	Östbo hd (ut. Värnamo) ...	901	4,34
Stenberga St	7	1,1	» » (med ») ...	972	3,92
Vetlanda V	39 ¹⁾	1,11	<i>Redvägs härad.</i>		
Vetlanda lk V	30 ¹⁾		Blidsberg Bl	9	1,5
Ökna Ö	6	0,5	Brunn Br	5	0,6
Östra hd (ut. Vetlanda).....	228	1,15	Böne B	5	1,7
» » (med »).....	267	1,13	Dalum D	4	0,6
<i>Västbo härad.</i>			Fivlered F	7	1,9
Anderstorp A	18	0,7	Gullered G	13	3,2
Bolmsö B	6	0,6	Humla H	4	1,6
Bosebo Bo	0	0	Hössna Hö	11	1,3
Bredaryd Br	17	1,1	Kölaby Kö	11	1,7
Burseryd Bu	3	0,2	Knätte Kn	3	0,7
Båraryd (Gislaved m) Bå	18	0,8	Kölingared, del Kd	29 ¹⁾	5,1
Dannäs D	12	2,4	Liared L	10	1,8
Femsjö F	1	0,2	N. Åsarp NÅ	10	1,3
Forsheda Fo	13	1,7	Solberga So	1	0,6
Fårgaryd Få	9	0,4	Smula S	1	0,5
Gnosjö G	19	0,1	Strångsered St	15	3,4
Gryteryd Gr	0	0	Timmele T	7	0,7
Jälluntofta J	1	0,3	Ulricehamn U	23	0,56
Kulltorp K	17	1,3	Vist V	3	0,7
Kållerstad Kå	1	0,2	Redvägs hd (ut. Ulriceh.) ...	148	1,58
Långaryd L	11	0,3	» » (med ») ...	171	1,26
Refteled R	27	1,3	<i>Kinds härad.</i>		
Sandvik S	1	0,7	Ambjörnarp A	0	0
S. Hestra SH	3	0,2	Dalstorp D	39	4,7
S. Unnaryd SU	4	0,2	Dannike Da	3	0,5
Tannåker T	4	1,3	Finnekumla F	1	0,2
Torskinge To	4	0,7			
Villstad V	27	1,0			

1) Erhållet genom prop.

TABELL 10. (Forts.)

Socken- el. stadsnamn o. förkortn. å pl. III	Ant. pers.	% av bef.	Socken- el. stadsnamn o. förkortn. å pl. III	Ant. pers.	% av bef.
Grönahög Gr	24	5,0	Habo Ha	477	15,9
Gällstad G	15	1,2	Hångsdala H	4	1,7
Hillared H	0	0	Härja Hä	49	8,1
Hullared Hu	1	0,5	Hömb Hö	11	3,8
Holsljunga Ho	3	0,4	Karleby Ka	5	0,7
Häcksvik Hå	3	0,4	Korsberga Ko	8	0,9
Kalv K	0	0	Kungslena Ku	4	0,8
Ljungsarp Lj	15	2,4	Kymbo Ky	9	3,1
Ljushult L	2	0,2	Kälvene K	8	4,4
Långhem Lä	8	0,6	Kölingared, del Kd	5 ¹⁾	5,4
Marbäck Ma	2	0,3	Luttra L	3	1,0
Mjöbäck Mj	1	0,1	Mularp M	4	2,4
Mossebo Mo	7	1,0	Nykyrka Ny	48	5,1
Månstad Må	1	0,2	Näs N	6	2,9
Mårdaklev M	0	0	Ottravad O	4	1,9
Nittorp N	18	2,6	Sandhem Sa	123	7,1
Redslared R	0	0	Skörstorp Sk	1	0,4
Revesjö Re	2	0,5	Slöta Sl	32	3,1
Roasjö Ro	1	0,3	Suntak S	4	1,3
Sexdrega S	2	0,2	Tiarp Ti	0	0
Sjötofta Sj	5	0,6	T i d a h o l m Tm	37 ¹⁾	0,76
Svenljunga Sv	6	0,4	Utvångstorp U	15	5,9
S. Säm SS	3	0,4	Valstad Va	8	1,7
S. Asarp SA	7	0,8	Vartofta-Åsaka VÅ	7	1,4
Tranemo T	7	0,3	Varv V	9	1,7
Tvärred Tv	4	0,3	Vellinge Ve	8	1,1
Ullasjö U	3	3,6	Vistorp Vi	14	5,1
Älvsred Ä	0	0	Vättak Vå	6	2,4
Ölsremma Öl	12	4,4	Yllestad Y	23	3,5
Örsås Ö	2	0,2	Åsle Å	7	1,3
Ö. Frölunda ÖF	2	0,2	Ö. Gerum ÖG	0	0
Kinds hd	199	0,69	Vartofta hd (ut. Tidah.) ...	1231	4,61
<i>Vartofta härad.</i>			» » (med ») ...	1268	4,03
Agnetorp Ag	16 ¹⁾	0,8	<i>Frökinds härad.</i>		
Acklinga A	3	0,8	Brismene Br	4	1,2
Baltak B	19	1,8	Börstig Bö	6	1,0
Bjurbäck Bj	65	11,2	Kinneved K	3	0,3
Brandstorp Br	52	5,8	Värkumla V	2	0,8
Daretorp D	15	1,5	Frökinds hd	15	0,69
Dimbo Di	6	1,0	<i>Samtliga hd:</i>		
Falköpings ö. lk F	0	0	Städerna	1033	2,15
Fridene Fr	9	1,3	Socknarna	7868	3,44
Fröjered Fd	14	1,2			
Gustav Adolf Ga	130	10,6			

från Nässjö c:a 120. Dock utgöra de från dessa städer utflyttade endast 4,9 och 1,3 % resp. av dessas befolkning, under det att de utflyttade från t. ex. Järstorp och Öggestorp utgöra resp. nära 35 och över 27 % av dess befolkning. Öggestorps höga procent är iögonen-

¹⁾ Erhållet genom prop.

fallande, men det absoluta antalet utflyttade är mindre än från närmare belägna socknar, t. ex. från Rogberga, därifrån c:a 320 inflyttat till Jönköping, under det inflyttningen från Järstorp är ett hundratal mindre. Även från Vista härad är inflyttningen stor, över 9 % av dess befolkning, eller, om Gränna medräknas, nära 11 %, sammanlagt c:a 900 personer. På grund av sin ringa storlek förhåller sig Gränna ungefär på samma sätt ur inflyttningssynpunkt som angränsande socknar, fränsett Grännas egen landskommun. Inflyttningens från Gränna storlek överstiger relativt den från Skärstads socken i samma härad men är mindre absolut. Mo härads bidragsprocent till Jönköpings inflyttade kommer därefter med över 10. De Jönköping närmaste socknarna, Bottnaryd och Mulseryd, komma här främst med både relativt och absolut största talen. Ehuru dessa tre härad, tillsammans utgörande ett tingslag med deras namn och Jönköping som tingsställe, sedan gammalt varit knutna till Jönköping, är dock inflyttningen betydlig även från det i Västergötland belägna Vartofta härad, vars tal både absolut och relativt komma närmast nämnda tingslags. Av de invandrade, över 1200, från häradet, utgörande nära 5 % av dess befolkning, komma dock närmare 500 från gränsocknen Habo, utgörande nära 16 % av dess befolkning. De närlägnade socknarna, Gustav Adolf utmed Vättern och Bjurbäck utmed gränsen, visa också höga tal, c:a 11 %. Iögonenfallande är den procentuellt sett höga, ehuru absolut ej så betydande, inflyttningen från de många små socknarna uppåt Falbygden, av vilka ett dussin areelt gå på en Smålandssocken, som t. ex. Långaryd i Västbo härads spridda bebyggelse. Även från Östbo härad är inflyttningen betydande, över 900 personer, utgörande över 4 % av häradets folkmängd. Absolut störst är inflyttningen från de närmaste socknarna, Byarum och Tofteryd, som tillsammans lämnat över hälften av häradets till Jönköping utflyttade. Från dessa socknar är också utflyttningen till Jönköping procentuellt störst; i dessa äro belägna i det förra Vaggeryds municipalsamhälle och i det senare Skillingaryds. Värnamo stads tillskott till befolkningen i Jönköping är ej ens 2 % av den egna befolkningen, Åkers socken söder om Byarum däremot kommer som trea med 8 % av sin befolkning. Västra härad har lämnat ungefär lika antal personer som Östbo till Jönköping, ehuru procentuellt mindre av sin befolkning. Störst är inflyttningen till Jönköping från de nordligaste socknarna, Ödestugu, Svenarum och Malmbäck, från den första över 15 % av den egna befolkningen men från Svenarum det största antalet, nära 150 personer. Inom häradet ligger Sävsjö

municipalsamhälle, inom de båda socknarna N. Ljunga och Vallsjö, med relativt liten utflyttning till Jönköping på grund av avståndet och mindre absolut än från Bodafors köping. Norra Vedbo härads tillskott till befolkningen i Jönköping utgör ej ens hälften av föregående härads, nämligen mindre än 400 personer, utgörande ej 3 % av dess befolkning. Främst bland socknarna kommer Vireda med ej fullt 10 % av sin befolkning, ett 90-tal personer, och därnäst det ävenledes västerut belägna Haurida med över 8 % av sin befolkning, ehuru Lommaryd öster därom har mer än dubbelt så stort antal absolut eller nära 80 personer utflyttade till Jönköping. Adelöv kommer med sitt 50-tal till Jönköping utflyttade även före Haurida, ehuru utflyttningsprocenten ej är ens hälften av Hauridas. Även Tranås, som lämnat ett 40-tal personer till Jönköping, kommer före, ehuru utflyttningsprocenten av egen befolkning är endast $\frac{2}{3}$. Av Södra Vedbo och Östra härader, vars bidrag till Jönköping är något över 1 % av den egna befolkningen, är det även de västra socknarna åt Jönköping till, som ha de största talen för utflyttning till Jönköping. Först kommer emellertid inom det förstnämnda häradet Eksjö absolut, med över 80-talet personer, och inom det sistnämnda Vetlanda med närmare 40-talet personer. Båda städerna ha emellertid lägre utflyttningsprocent än de västliga socknarna. Björkö t. ex. har ungefär samma antal utflyttade som Vetlanda, men dessa utgöra c:a $2\frac{1}{2}$ gånger större procent av den egna befolkningen. Ehuru Västbo härad ligger avlägsnare än Kinds härad i Älvsborgs län, är absoluta antalet därifrån utflyttade till Jönköping något större än från Kinds, c:a 225 personer, och även utflyttningsprocenten är något större. Det är de nordligaste socknarna, som lämnat de största tillskotten till utflyttningen. Främst absolut komma Refteleds och Villstads socknar, men även Båraryd med Gislaveds municipalsamhälle är bland dem, som lämnat större tillskott. Också i Kinds härad är det de norra socknarna, såsom Dalstorp och Grönahög, som ha de största utflyttningsciffrorna både absolut och relativt. Redvägs härads utflyttningsprocent är visserligen mer än dubbel mot Kinds på grund av läget närmare Jönköping, men dess absoluta antal utflyttade är mindre, c:a 150. Största utflyttningstalen, absolut och relativt, har Kölingared och därnäst absolut största talet Ulricehamn, ehuru utflyttningsprocenten ej är mer än c:a tiondedelen av Kölingareds. Frökinds härad i Skaraborgs län visar en utflyttningsprocent, överensstämmande med Kinds, ehuru det absoluta antalet utflyttade är obetydligt på grund av häradets ringa storlek och folkmängd; det bildar

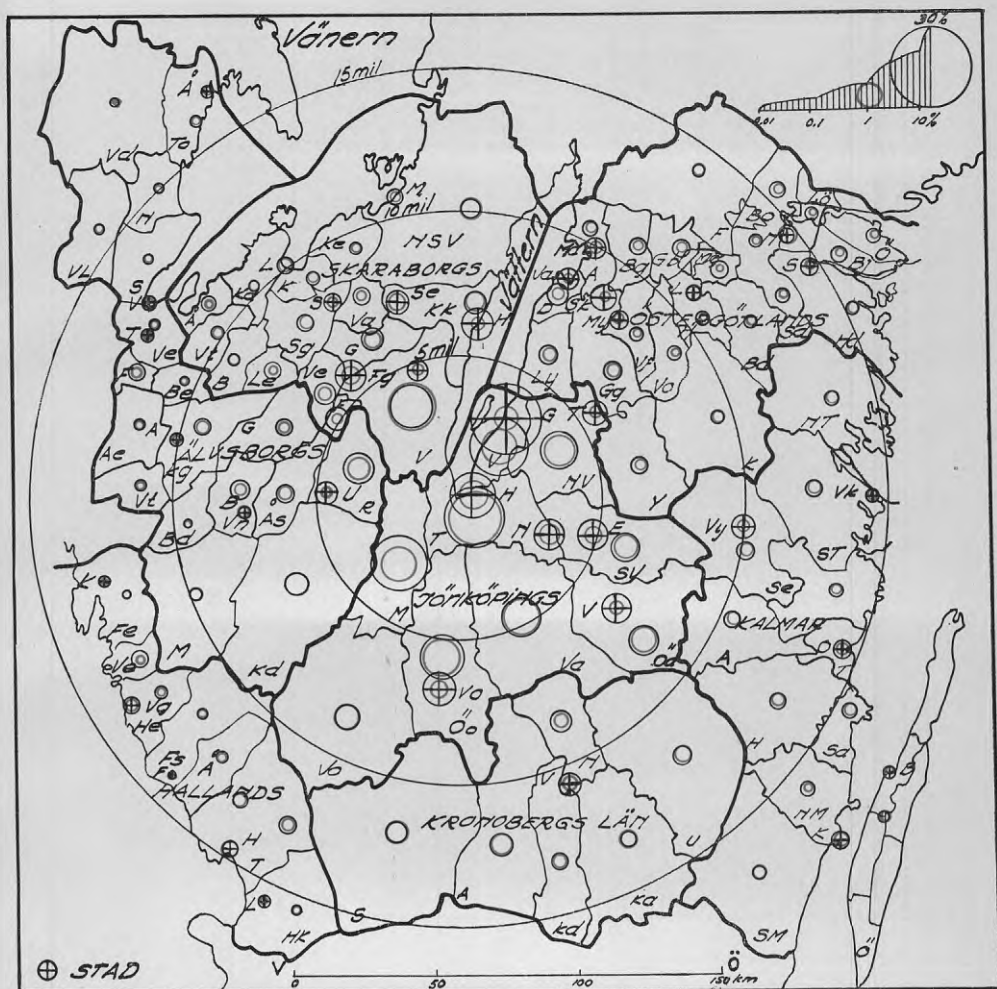
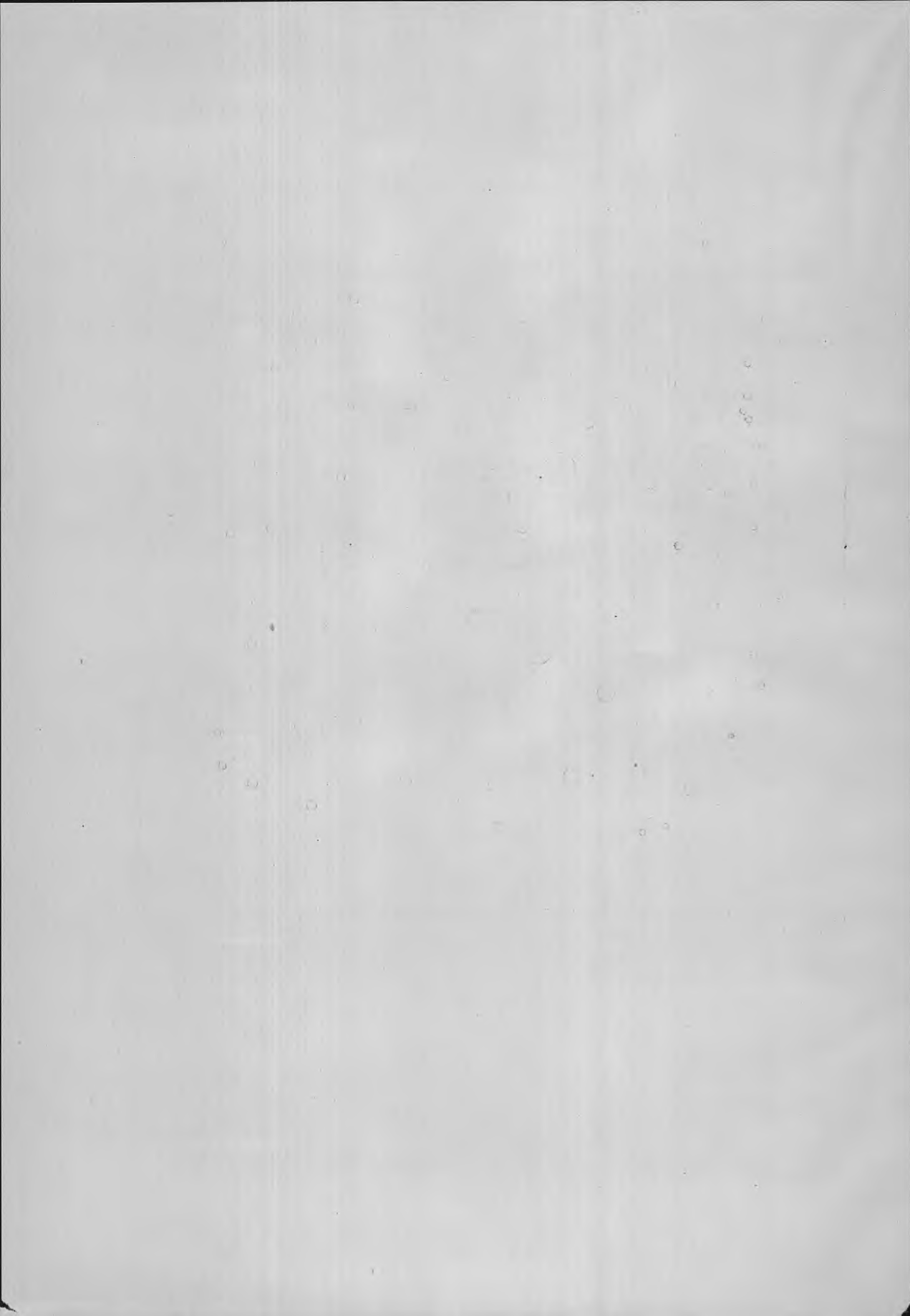


Fig. 16. Karta över antal Jönköpingsbor, födda utom Jönköping, inom Jönköping och angränsande läns häraders och städer. (15/10 1930). Svart cirkel rel. % röd abs. %.

Kartan är uppgjord efter tab. 11. Skalan för procenten (p) har beräknats efter formeln $\sqrt{p \cdot 100 : 2}$. Som underlagskarta har använts Generalstabens litogr. anstalts i skalan 1: 2 000 000. Kartan är orienterad norr—söder.



ett tingslag tillsammans med Vartofta. Av sammanfattningen framgår att utflyttningen från samtliga angivna härad till Jönköping är i stort omvänt proportionell till avståndet och större från landsbygden (socknarna) än från städerna, icke blott absolut utan även i procent av dess befolkning.

Liknande förhållande har konstaterats för städer i Tyskland t. ex. för Halle (*Allendorf 1901*). I Sverige har vid de senaste folkräkningarna t. o. m. 1920 särskilts de till kommunen inflyttade, som äro födda i samma län som bostadskommunen, från dem, som äro födda i annat län. Därigenom har erhållits ett åtminstone summariskt uttryck för när- och fjärflyttningen. Vid 1930 års folkräkning har införts en icke administrativ enhet, bygden, grundad på De Geers liknämnda begrepp (*De Geer 1919, s. 103*) och avgränsad efter ekonomiska och geografiska synpunkter »efter samråd med Professor H. Nelson» (*Statistiska centralbyrån 1936, s. 3*). Genom införandet av bygdebegreppet har omflyttningen inom länet kunnat uppdelas på den egna bygden och länet i övrigt. Dock kan även med denna bygdindelning ej tillräckligt klar bild erhållas av flyttningen mellan en stad och dess omgivning. För att klarlägga inflyttningen till en stad från omgivningen är det nödvändigt att, såsom författaren gjort för Jönköping, undersöka födelseorterna mera detaljerat för den närmaste omgivningen. De resultat, som författaren kommit till för Jönköping, torde att döma av 1930 års folkräknings mera summariska resultat (*Statistiska centralbyrån 1936, s. 86**) (siffrorna äro ej direkt jämförbara med författarens) äga giltighet även för andra städer, åtminstone av samma storlek, varför författaren ansett sig mera i detalj än eljest böra redogöra för desamma. En detaljerad förklaring av orsakerna till inflyttningen till staden har författaren däremot måst avstå ifrån, då inflyttningen är ett resultat av komplexa orsaker (även sociala och psykologiska), som väl ej heller under ett sekel varit desamma, och som tarva en synnerligen grundlig undersökning för olika yrken och kön. Welins historik över Statens järnvägar 1856—1906 visar till fullo svårigheterna i att förklara den befolkningsomflyttning i Sverige, vari järnvägarna spelat en så betydande roll.

Hur Jönköpings inflyttade befolknings födelseorter fördela sig på de till ovannämnda län gränsande länens härad och städer framgår av tab. 11 och fig. 16. På Kronobergs läns härad kommer av de till Jönköping inflyttade nära 1,8 % av Jönköpings befolkning (»absolut» procent), vilket utgör nära 0,4 % av dessa häraders befolkning

TABELL 11.

Antal Jönköpingsbor, (% av födelseområdesbefolkn. = »rel.» % och % av Jönköpingsbefolkn. = »abs.» %) födda utom Jönköping inom Jönköpings och angränsande läns härad och städer. (15/10 1930).

Härads- el. stadsnamn o. förkortn. å fig. 16	% av bef.	% av J:s bef.	Härads- el. stadsnamn o. förkortn. å fig. 16	% av bef.	% av J:s bef.
<i>Jönköpings län.</i>			<i>Hallands län.</i>		
Eksjö	E 1,22	0,26	Falkenberg	F 0,02	0,01
Gränna	G 18,26	0,73	Faurås	Fs 0,04	0,02
Huskvarna	H 4,89	1,29	Fjäre	Fe 0,03	0,02
Mo	M 10,21	2,14	Halmstad	H 0,23	0,12
N. Vedbo	NV 2,64	1,21	Halmstad	H 0,27	0,21
Nässjö	N 1,31	0,38	Himle	He 0,08	0,03
S. Vedbo	SV 1,10	0,52	Hök	Hk 0,07	0,04
Tranås	T 0,63	0,13	Kungsbacka	K 0,10	0,01
Tveta	T 11,00	7,05	Laholm	L 0,11	0,01
Vetlanda	V 1,11	0,13	Tönnersjö	T 0,29	0,10
Vista	V 9,37	2,15	Varberg	Vg 0,30	0,08
Värnamo	Vo 1,75	0,23	Viske	Ve 0,20	0,04
Västbo	Vo 0,71	0,72	Årstad	Å 0,07	0,02
Västra	Va 3,32	2,87	Hallands l:s städer	0,23	0,32
Östbo	Oo 4,34	2,90	» » härad	0,11	0,39
Östra	Oa 1,15	0,74			
Jönköpings l:s städer	2,48	3,14	<i>Älvsborgs län.</i>		
» » härad	3,86	20,21	Ale	Ae 0,07	0,03
<i>Kronobergs län.</i>			Alingsås	A 0,15	0,04
Allbo	A 0,51	0,47	Bjärke	Be 0,04	0,01
Kinnevald	Kd 0,27	0,13	Bollebygd	Bd 0,03	0,01
Konga	Ka 0,24	0,25	Borås	B 0,10	0,13
Norrvidinge	N 0,57	0,15	Flundre	F 0,30	0,06
Sunnerbo	S 0,47	0,57	Gäsene	G 0,27	0,07
Uppvidinge	U 0,28	0,23	Kind	Kd 0,69	0,64
Vaxjö	V 0,58	0,18	Kulling	Kg 0,22	0,11
Kronobergs l:s städer	0,58	0,18	Mark	M 0,11	0,13
» » härad	0,38	1,79	Nordal	N 0,04	0,01
<i>Kalmar län.</i>			Redväg	R 1,58	0,48
Aspeländ	A 0,24	0,12	Sundal	S 0,04	0,02
Borgholm	B 0,11	0,01	Trollhättan	T 0,14	0,07
Handbörd	H 0,23	0,12	Tössbo	To 0,07	0,02
Kalmar	K 0,27	0,17	Ulricehamn	U 0,56	0,07
N. Möre	NM 0,12	0,04	Valbo	Vl 0,06	0,02
N. Tjust	NT 0,15	0,09	Vedbo	Vd 0,02	0,01
Oskarshamn	O 0,28	0,08	Veden	Vn 0,41	0,09
Sevede	Se 0,23	0,11	Väne	Ve 0,07	0,03
Stranda	Sa 0,17	0,08	Vänersborg	V 0,16	0,05
S. Möre	SM 0,10	0,13	Vättle	Vt 0,07	0,02
S. Tjust	ST 0,23	0,14	Åmål	Å 0,10	0,02
Tunalän	T 0,17	0,06	Ås	Ås 0,28	0,09
Vimmerby	Vy 0,72	0,08	Älvsborgs l:s städer	0,14	0,38
Västervik	Vk 0,14	0,06	» » härad	0,25	1,86
Öland (ut. Borgh.) ...	Ö 0,08	0,07	<i>Skaraborgs län.</i>		
Kalmar l:s städer	0,26	0,40	Barne	B 0,13	0,05
» » härad	0,16	0,95	Falköping	Fg 1,47	0,32
			Frökina	F 0,69	0,05

talet är mer än dubbelt högre för städerna. Absolut störst är inflyttningen från Kalmar, men relativt störst från Vimmerby, den stad, som ligger närmast Jönköping i detta län. Östergötlands läns härader visa både relativt och absolut större procent utflyttade till Jönköping än Kalmar län, och även städerna visa nästan dubbelt så stor absolut procent men något mindre relativ. Den största absoluta procenten har Norrköping men den största relativa Skänninge. Hög relativ procent ha också Vadstena och Dals härad ävensom Motala vid Vättern och överhuvud taget de närmast Jönköpings län belägna häraderna och städerna. För Skaraborgs läns härader, utom den Jönköpings län angränsande delen (Frökinds och Vartofta härader samt Tidaholm), är både den absoluta och relativa procenten högre än för Kalmar län men något lägre än för Kronobergs läns härader, däremot för städerna högre än för Kronobergs län och något annat av de Jönköpings län omgivande. Störst absolut procent har N. och S. Vadsbo härad vid Vättern men störst relativ procent Hjo och Käkinds härad likaledes vid Vättern, angränsande förut omnämnda Vartofta härad. Älvsborgs län, utom de av Jönköpings län angränsande förut omnämnda delarna (Kinds och Redvägs härader samt Ulricehamn), har, både vad städerna och häraderna beträffar, lägre både absolut och relativ procent än Kalmar län, ehuru de Jönköping närmaste delarna av Älvsborgs län tangera 5-milscirkeln. Dock ligger Vedbo härad i N. Dal ej mera avlägset eller isolerat än Öland i förhållande till Jönköping, ehuru det har flerdubbelt lägre både absolut och relativ procent än Öland utom Borgholm, som har ungefär lika relativ procent som Åmål men endast hälften så hög absolut procent. Högsta absoluta procenten har det Kinds härad angränsande Marks härad samt Borås och högst relativ procent det Borås omgivande Vedens härad. Hallands län kommer sist, både absolut och relativt, vad häraderna angår, men beträffande städernas absoluta procent före Kronobergs län och är ungefär jämställt med angivna del av Älvsborgs län i detta avseende. Tab. 12 visar även, att både Skaraborgs och Älvsborgs län i sin helhet ha större både absolut och relativ procent än andra län, omgivande Jönköpings. Även Östergötland kommer med både absolut och relativ procent före Kalmar län på grund av sitt mot Jönköping mera framskjutna läge. Avståndet är således, såsom synes av 5-, 10- och 15-milscirklarna, den faktor, som är huvudsakligen avgörande för den relativa inflyttningen till Jönköping även från de Jönköpings län omgivande länen. Inom samtliga angivna län äro födda nära 80 % av Jönköpings in-

flyttade, varav dock endast 20 % inom Skaraborgs län (utom Frökinds och Vartofta häraders samt Tidaholm), Älvsborgs län (utom Kinds och Redvägs häraders samt Ulricehamn), Kronobergs, Kalmar, Hallands och Östergötlands län. De sistnämnda utgöra dock ej mer än 9,5 % av Jönköpings hela befolkning, och denna procent fördelar sig med 6,7 % födda på landsbygden (häraderna) och 2,8 % i städerna. De i städerna födda utgöra dock större procent av dessas befolkning än de senare av landsbygdens, i motsats till förhållandet inom Jönköpings län och nyssnämnda delar av Skaraborgs och Älvsborgs län (tab. 11).

Bland de övriga länen (tab. 12, fig. 17) må först nämnas Göteborgs och Bohus län, vilket har större absolut procent utflyttade till Jönköping än Hallands län men väsentligt mindre relativ. Landsbygden har emellertid mindre både absolut och relativ procent, och städerna ha också mindre relativ procent men större absolut, beroende på Göteborg. Av städernas absoluta procent kommer nämligen endast en liten del, 0,13 %, på de övriga städerna. Göteborg har även högre relativ procent än övriga städer i länet. Örebro län kommer inte långt efter Hallands län med sin absoluta procent men med den relativa långt efter. Landsbygdens absoluta procent är dock

TABELL 12.

Antal Jönköpingsbor, (% av födelseområdesbefolkn. = »rel.» % och % av Jönköpingsbefolkn. = »abs.» %) födda utom Jönköping inom Sveriges olika län (15/10 1930).

Länsnamn o. förkortn. å fig. 17	% av bef.	% av J:s bef.	Länsnamn o. förkortn. å fig. 17	% av bef.	% av J:s bef.
Jönköpings län: J	3,581	23,35	Hallands län: H	0,145	0,71
Städerna	2,480	3,14	Städerna	0,228	0,32
Landsbygden	3,862	20,21	Landsbygden	0,113	0,39
Skaraborgs län: Sk	0,855	6,72	Blekinge län: B	0,119	0,55
Städerna	0,606	0,93	Städerna	0,185	0,25
Landsbygden	0,917	5,79	Landsbygden	0,092	0,30
Kronobergs län: Kr	0,392	1,97	Kristianstads län: Kt	0,107	0,86
Städerna	0,577	0,18	Städerna	0,184	0,15
Landsbygden	0,379	1,79	Landsbygden	0,099	0,71
Älvsborgs län: Ä	0,220	2,24	Örebro län: Ör	0,098	0,69
Städerna	0,143	0,38	Städerna	0,189	0,28
Landsbygden	0,248	1,86	Landsbygden	0,074	0,41
Östergötlands län: Ö	0,194	1,91	Malmöhus län: M	0,091	1,50
Städerna	0,213	0,77	Städerna	0,094	0,79
Landsbygden	0,177	1,14	Landsbygden	0,087	0,71
Kalmar län: K	0,181	1,35	Södermanlands län: ... Sd	0,080	0,49
Städerna	0,264	0,40	Städerna	0,088	0,18
Landsbygden	0,160	0,95	Landsbygden	0,077	0,31

Tabell 12. (Forts.)

Länsmamn o. förkortn. å fig. 17	% av bef.	% av J:s bef.	Område	% av bef.	% av J:s bef.
Göteborgs o. Bohus l: GB	0,079	1,16	Stockholm	0,081	1,32
Städerna	0,102	0,96	Göteborg	0,104	0,83
Landsbygden	0,038	0,20	Malmö	0,070	0,29
Uppsala län: U	0,070	0,31	Stockholms län:	0,034	0,29
Städerna	0,111	0,13	Städerna	0,041	0,06
Landsbygden	0,056	0,18	Göteborgs o. Bohus län: Städerna ut. Göteborg ...	0,099	0,13
Stockholms l. o. St.: St	0,066	1,61	Malmöhus län: Städerna ut. Malmö	0,117	0,50
Städerna	0,077	1,38	Skaraborgs län ut. Frökind, Vartofta o. Tidaholm	0,379	2,56
Landsbygden	0,033	0,23	Älvsborgs län ut. Kind, Red- väg o. Ulricehamn	0,119	1,04
Värmlands län: V	0,063	0,55	Jönköpings län jämte Frö- kind, Vartofta och Tida- holm av Skaraborgs län samt Kind, Redväg och Ulricehamn av Älvsborgs län:	3,220	28,83
Städerna	0,135	0,20	Skaraborgs län ut. Frökinds och Vartofta härader jämte Tidaholm, Älvsborgs län ut. Kinds och Redvägs hära- der jämte Ulricehamn, Hal- lands, Kronobergs, Kalmar och Östergötlands län: ...	0,221	9,52
Landsbygden	0,048	0,35	Jönköpings, Kronobergs, Kal- mar, Östergötlands, Skara- borgs, Älvsborgs och Hal- lands län:	0,739	38,35
Västmanlands län: Vm	0,055	0,29	Övriga län:	0,065	9,52
Städerna	0,083	0,13			
Landsbygden	0,043	0,16			
Gotlands län: G	0,045	0,09			
Städerna	0,048	0,02			
Landsbygden	0,045	0,07			
Gävleborgs län: Gv	0,041	0,38			
Städerna	0,066	0,13			
Landsbygden	0,035	0,25			
Kopparbergs län: Kp	0,040	0,32			
Städerna	0,091	0,09			
Landsbygden	0,034	0,23			
Västernorrlands län: ... Vn	0,029	0,27			
Städerna	0,072	0,09			
Landsbygden	0,024	0,18			
Jämtlands län: Jt	0,027	0,12			
Städerna	0,071	0,03			
Landsbygden	0,022	0,09			
Norrbottnens län: N	0,026	0,17			
Städerna	0,087	0,05			
Landsbygden	0,020	0,12			
Västerbottnens län: Vb	0,023	0,15			
Städerna	0,098	0,05			
Landsbygden	0,016	0,10			

Ann. Till grund för uppgifterna i tab. 10—12 ligga dels mantalslängden för Jönköpings stad år 1931, kompletterad med uppgifter ur kyrkoböckerna, (för personer under 16 år och över 66 år), dels Sv. off. stat., Folkmängden inom administrativa områden den 31 dec. 1930. Inberäknat utrikes födda (knappt 1 %) utgör den utom J. födda delen av J:s befolkningen icke fullt 49 % enligt ovanstående. Stat. Centralbyrån (Folkräkningen den 31 dec. 1930, II, tab. 8) har emellertid ett tal, som ligger något högre, varför riktigare torde vara »mindre än 50 %». Skillnaden mellan båda beräkningarna beror dels på materialets beskaffenhet, dels på uträkningssätten. Denna skillnad, som är mindre än 1 %, är emellertid jämnt fördelad proportionellt på län, härader och socknar, varför ev. förskjutningar, där de äro som störst, endast röra sig om 0,1 %, men vanligen om 0,01 eller 0,001 %.

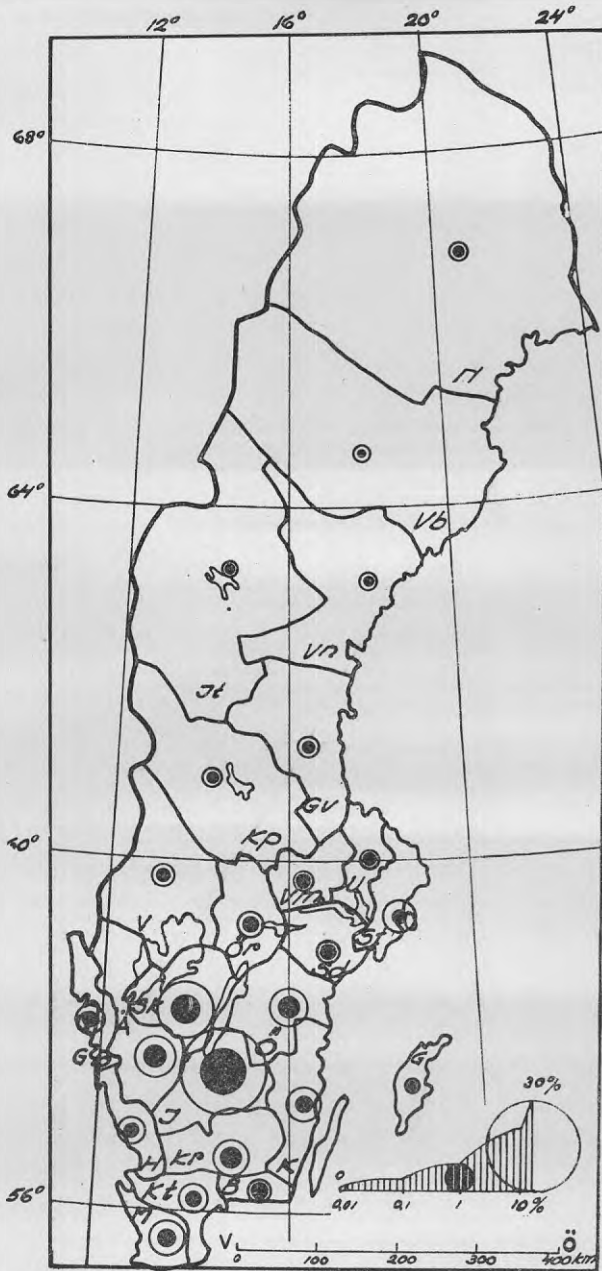


Fig. 17. Karta över antal Jönköpingsbor, födda utom Jönköping inom Sveriges olika län. (15/10 1930). Fylld cirkel betecknar rel. %, cirkellinje abs. %. Kartan är uppgjord efter tab. 12. Skalan för procenten (p) har beräknats efter formeln

$\sqrt[3]{p \cdot 100} : 2$. Som underlagskarta har använts Bergvalls förlagsaktiebolags i skalan 1: 8 000 000. Kartan är orienterad norr—söder.

något högre än Hallands. Blekinge län visar lägre absolut men högre relativ procent än Örebro län och även landsbygden högre relativ procent. Kristianstads län visar högre absolut procent men lägre relativ än Blekinge. Malmöhus län visar högre absolut procent än Kalmar län men endast hälften så hög relativ procent och även lägre relativ än Kristianstads. Den höga absoluta procenten beror på städerna, främst Malmö, på vilken kommer över 1/3 av städernas procent. Den relativa procenten för städerna är hälften lägre än för Kristianstads län, och för Malmö enbart är den väsentligt mindre än för de övriga städerna i länet, ett annat förhållande än Göteborgs till städerna i Göteborgs och Bohus län. Värmlands län visar samma absoluta procent som Blekinge län men endast hälften så hög relativ eller ungefär samma »relativa» proportion som för landsbygden i de båda länen. Södermanlands län visar lägre absolut procent än Värmlands men högre relativ, och även landsbygden visar högre relativ. Stockholms län och stad, sammanräknade, visa högre absolut procent än Kalmar län men lägre relativ. Den högre absoluta procenten beror på städerna, främst Stockholm, på vilken kommer huvuddelen av procenten. Den relativa procenten för Stockholm är emellertid dubbelt så hög som för städerna i Stockholms län, ett annat förhållande än för Malmö men även olikt det för Göteborg. De övriga länen förete ett med stigande avstånd från Jönköping i stort sett jämnt avtagande av i första hand relativ men även absolut procent. Västmanlands län visar t. ex. lägre även absolut procent än de norr och öster därom liggande länen, t. ex. Gävleborgs län, som visar högre absolut procent än Uppsala län och det innanför Gävleborgs län liggande Kopparbergs. Västmanlands län har dock högre relativ procent än Gävleborgs län men mindre än Uppsala län. Även Västernorrlands län visar mer än dubbelt så hög absolut procent som det innanför liggande Jämtlands län, och något högre absolut procent än Jämtlands län visa även de nordligare liggande men kusten näende Västerbottens och Norrbottens län, ehuru de ha lägre relativ procent. Gottlands län har den lägsta absoluta procenten, men den relativa kommer närmast procenten för Västmanlands län, vilket ju också avståndet motsvarar.

Från övriga län än de Jönköpings län närmast omgivande kommer nära 10% (9,52), utgörande endast 0,065% av de »övriga» länens befolkning och nära 20% (19,5) av de till Jönköping inflyttade. Av de inom Sverige födda till Jönköping inflyttade kommer 22,7% från städer och 75,6% från landsbygden, utgörande resp. 11,08% och 36,79% av Jönköpings befolkning. De utrikes födda utgöra endast

1,7% av de inflyttade, varav c:a 1/4 födda i Tyskland, ungefär hälften så många i Norge, något färre i Danmark och ett 15-tal i Finland, ett 25-tal i Ryssland och ett 30-tal från tillsammans 9 andra länder i Europa. Av de övriga, födda i främmande världsdelar av europeiska föräldrar, komma på stater i Amerika c:a 35 och på vardera Asien och Afrika ett 10-tal.

Av de inflyttade utgöres givetvis flertalet av industriarbetare jämte familjer, och från vissa socknar, t. ex. Hakarp (inkl. Huskvarna), Skärstad, Habo m. fl. är ett inflyttningsöverskott av kvinnor i husligt arbete. Det kvinnoöverskott, som sedan gammalt finnes i Jönköping, växlar dock med ökad inflyttning i allmänhet i motsatt riktning, som synes både av tab. 6 och fig. 13. Folkmängdskurvan och kvinnokurvan (antalet kvinnor per 1000 män) bukta sig samma år i allmänhet åt olika håll, så att där den förra blir konvex (absolut folkökning), blir den senare konkav (relativ kvinno-minskning) och tvärtom. Från 1860 till 1865 nedgick det relativa kvinnoöverskottet med 73, och under denna 5-årsperiod inföll, såsom förut nämnts, maximala inflyttningsöverskottet och maximala folkökningen. Under den följande perioden, 1865—70, ökades ånyo överskottet med 76 på grund av den minskade folkökningen, beroende främst på minskat inflyttningsöverskott. Perioden 1895—1900 nedgick överskottet med 80, beroende på ökad folkökning, främst genom inflyttningsöverskottet. Följande period steg ånyo överskottet med 47, beroende på minskad folkökning, främst genom inflyttningsunderskott. Variationen i kvinnoöverskottet sammanhänger delvis med att kvinnorna mera än männen delta i omflyttningarna. C:a 2000 flera kvinnor än män äro födda utom Jönköping, under det att endast ett 10-tal flera män än kvinnor äro födda i Jönköping. Kvinnorna flytta ju vid äktenskaps ingående till männens boningsort. En annan orsak är den permanenta efterfrågan på kvinnlig arbetskraft i huslig tjänst. En huvudorsak till nämnda variation är dessutom, att, vid högkonjunktur inom industrin, denna drager till sig övervägande manlig arbetskraft såsom under perioderna 1860—65 och 1895—1900, vilket minskar kvinnoöverskottet, under det att t. ex. emigration i regel ökar det samma.

Jönköpings folkmängd är alltså stadd i tillväxt, ehuru betydligt långsammare sådan än tidigare.¹⁾ Denna i stort sett retarderade

¹⁾ 1934 har dock staden med det nya Ryhovssjukhuset erhållit ett tillskott, som beräknas skola stiga till c:a 1700 personer.

ökning beror på minskad nativitet och därav följande minskat nativitetsöverskott samt minskad inflyttning och därav minskat inflyttningsöverskott. Den minskade nativiteten liksom den minskade inflyttningen sammanhänger med ökad arbetslöshet eller minskade förvärvsmöjligheter, vilka i sin tur sammanhänga både med höjd levnadsstandard och ökad rationalisering. Förutsättningen för folkmängdens tillväxt är alltså, att förvärvsmöjligheterna ökas och som följd därav inflyttningen till staden. Fabriksindustri tycks ej för närvarande erbjuda sådana ökade möjligheter, däremot tyckas handel och samfärdsel och även hantverk erbjuda stigande procent av befolkningens utkomstmöjligheter. Detta betyder, att Jönköping, trots sin ökade urbanisering och industrialisering, är en del av bygden, där den vuxit upp, och även i framtiden är beroende av denna såväl i avseende på befolkning som inkomster.

III.

Det nuvarande Jönköping.

1. Stadsregioner.

En uppdelning av staden i element är oundgänglig för en vetenskaplig analys av bebyggelsebild, »das sinnlich wahrnehmbare Bild», framhåller Schlüter (*Schlüter 1899*). Geisler avser genom sitt metodiska arbete *Die Deutsche Stadt* »eindeutige Begriffe für die Formen der Stadtlandschaft zu finden, sie in ein System zu bringen und ihre Verbreitung festzustellen» (*Geisler 1924, s. 367*). Utgående från det »topografiska läget» behandlar han stadsplanen, »Grundriss», med särskilt framhävande av gatunätet och betonar för stadsbild, »Aufriss», husformernas inkl. takens betydelse. *Die Deutsche Stadt* är således endast ett arbete i stadsmorfologisk metodik, under det Geislers Danzig är »ein siedlungsgeographischer Versuch», där han jämte andra bebyggelseskartor har en färgrik karta över stadens inre delar, angivande hushöjder (dock ej husformer), allmänna byggnader, fabriker, upplag och huvudaffärsgator (*Geisler 1918*). Bobek framhåller, att bebyggelsen för översiktlighetens skull bör åtminstone i stadens inre delar indelas egentligen inte efter husformer utan efter »Bebauungs»-typen (*Bobek 1928, s. 323*). Han har därför bl. a. en karta över Innsbruck, visande sådana, t. ex. »Instadt»-hus, »Vorstadt»-bebyggelse, moderna »Grossgebäude», äldre och yngre former av det moderna hyreshuset, villabebyggelse, industri och samfärdsanläggningar samt övergångsområden mellan stads- och lantbebyggelse och gräns för slutna bebyggelse med bebyggelseluckor utmärkta samt »naturlig stadsgräns». Även Schöck har för Heilbronn kartlagt olika bebyggelse typer (*Schöck 1927*) efter förebild av Wewer (*Wewer 1924*). Bland storstadsgeograferna i övrigt må nämnas endast Müller, som på ett ingående sätt behandlat *die Altstadt von Breslau* i avseende på citybildning och fysionomi (*Müller 1931*). Müller har dels en överskådlig karta över »Gebäudenutzung», dels många illustrationer

över byggnadsstilar och husformer med huvudsakliga takformer, som han åskådliggör med ritningar. Krüger har för Höxter bl. a. 3 kartor, visande husens stilperioder, våningshöjd och funktion resp. (*Krüger 1931*). Den första kartan, liksom de övriga i svart och röd färg i olika nyanser, visar genom dateringen av byggnadsstilarna även stadens tillväxt. Kant behandlar för Tartu ingående byggnaderna, bl. a. även med planigram över färgen på husen och taken (*Kant 1927*). Även om Jonsson ur svensk synpunkt har rätt i att dylika kartor kunna undvaras (*Jonsson 1934: 2*), må dock observeras vad tysken Erdmann skriver i sin monografi över Uppsala (*Erdmann 1925, s. 54*) — — — »es ist auch ein Charakteristikum der schwedischen Stadt überhaupt, dass sich alle Hausformen von den ältesten, ja, sogar den ursprünglichen bis zu den modernesten nebeneinander und durcheinander vorfinden — — — Dazu kommt der durchgehend graugelbe bis schmutziggraue Anstrich, ein im ersten Augenblick gerade zu trostloser Anblick wenigstens für deutsche Augen, die doch an schöne Stadtbilder gewöhnt sind.» Erdmann har en hel del illustrationer över olika husformer m. m., men dessa åtfölja tyvärr ej avhandlingen i tryck utan finnas endast tillgängliga å universitetet i Greifswald. Ekstrand har behandlat Göteborgs stadsbygds morfologi med kartografiskt angivande i svart och brun färg i olika nyanser av hustyper och byggnadssätt. Före Ekstrand har Holm uppgjort en morfologisk karta över Göteborgs stadsdelars olika bostadszoner med hänsyn till husens olika karaktär (*Holm 1924*). Mauritzon har för Höganäs dels en karta, angivande vissa slags byggnader, dels en karta över områden med olika funktion (*Mauritzon 1925*), och Lundström har en morfologisk karta över Karlskrona (*Lundström 1934*). Amerikanen Leighly har behandlat Mälarstädernas urbana morfologi och ingående undersökt bland annat gårdstyper samt å kartor över Eskilstuna och Västerås utmärkt stadsområdenas olika struktur och funktion. Hallonsten har för Trälleborg en morfologisk karta över bostadshusens material, våningar och byggnadssätt samt fabriksbyggnader. Under det De Geer i sina stadsgeografiska arbeten lägger huvudvikten vid ytornas funktion, som han t. ex. å en karta över Gävle indelar i bostadsytor och arbetsytor, har Nelson undersökt svenska stadstyper i avseende på husen och stadsplaner, varigenom jämförelsematerial delvis vunnits till die Deutsche Stadt. Författaren har för Jönköping gjort ett försök att återge bostadshusens våningshöjd, takformer och byggnadsmaterial å en och samma karta. Å denna karta har dessutom inlagts större

fristående allmänna byggnader på grund av deras »monumentala» inslag i stadsbilden (pl. IV).

Sambandet mellan den urbana morfologin och befolkningstätheten har tidigt föranlett tillkomsten av kartor, visande befolkningstätheten inom olika stadsdelar. I själva verket är befolkningsstätheten en så betydelsefull faktor, att Nelson skriver: »Stads-karaktären skulle i viss mån kunna uttryckas genom folktätheten, som även inom våra mindre städers stadslikt bebyggda områden i regel överstiger 50 invånare per har (5 000 per kvkm)» (*Nelson 1918: 1 s. 6*). De Geer skriver: »Om man vill tränga djupare in i storstadsproblemet, så böra befolkningskartor upprättas i så stor skala, att de visa huvuddragen av täthetsvariationerna inom varje stad» (*De Geer 1912, s. 42*). Söderlund skriver om Stockholms stads trädgårdstäder, att »1000 invånare pr kvkm kan betecknas som minimum, under det att i våra trakter en landsbygd kan anses som ovanligt tät befolkad, om dess folktäthet överstiger 100 invånare pr kvkm» (*Söderlund 1930, s. 307*). För kartor över befolkningsfördelningen har både relativ och absolut metod kommit till användning (*Jonasson 1930: 1*). Den enklaste relativa metoden är helt enkelt antecknandet av siffran för befolkningstätheten inom ett visst område, såsom t. ex. Singer gör för Heidelberg (*Singer 1933, s. 142*). Bobek har för Innsbruck nyansbeteckning för folktätheten för olika kvarter och likaså t. ex. Schöck för Heilbronn. Jonsson har för Stockholm kartor både över folktätheten pr har bebodd tomtmark och pr boningsrum (eldstad) i gathus (*Jonsson 1934: 1*). Författaren har för Jönköping uppgjort en karta, visande dels folktätheten pr har bebodd tomtmark, dels pr 100 rum, kvartersvis angivet med proportionella cirkelar i svart och röd färg. Dessa båda täthetsfaktorerers samband med bebyggelsens art och tomtvärdena är geografiskt viktigt att konstatera. De svenska stadsgeograferna och även Hädicke för Kiel (*Hädicke 1931*) använda i allmänhet De Geers absoluta metod efter de principer han angivit för prickarnas utställande i sin befolkningskarta över Sverige (*De Geer 1919*). För Visby har han utmärkt befolkningen med 10-personersprickar (*De Geer 1928: 1*) liksom författaren för Huskvarna och Hallonsten för Trälleborg. Söderlund använder för Stockholm prickar, (egentligen klot) angivande 100, 500 och 5 000 personer, jämte andra för stadens centrum med särskilt angiven storlek (*Söderlund 1922, 1930*). Jonsson använder däremot för sina mera detaljerade kartor för det inre Stockholm 10-personersprickar och för

förorterna 100-personersprickar. Johansson har för Kungälv 5-personersprickar (*Johansson 1932*) och likaså Rydberg för Karlskrona (*Rydberg 1934*), under det Tengstrand för Alingsås använder 20-personersprickar och Granlund för Borlänge 50-personersprickar (*Granlund 1916*).

Författaren har för Jönköpings befolkningsfördelning å översiktskartan (pl. XI) använt prickar i tre storlekar. Därjämte har författaren låtit prickarna ange olika slag av bebyggelse, så att den slutna bebyggelsen markerats med 50-personersprickar, förstadsbebyggelsen med 25- och villa- och lantbebyggelse med 10-personersprickar. Lantbebyggelsen liksom övriga funktionella ytor, även naturmark, har, i den mån kartans skala medgivit det, särskilt utmärkts. Utom kommunikationsleder av olika slag, sjöar och vattendrag har författaren även inlagt nivåkurvor för var tionde meter på land och i sjöarna (utom Vättern). Nivåkurvornas samband med såväl bebyggelsen som kommunikationslederna och vattendragen göra dem omistliga vid en skildring av Jönköpingslandskapet med dess kuiperade terräng. Även om i storstäder stadsbygden oftast helt dominerar naturlandskapet, torde i andra städer i regel ej så vara förhållandet, varför en monografi över en sådan stad som Jönköping skulle vara ofullständig utan överblick av det omgivande naturlandskapet med dess spridda bebyggelse.

Av stadens administrativa område upptar stadsbygden endast c:a 12% av landytan, som är c:a 48 kvkm. I stadsbygden äro då inräknade alla »stadsmässigt» utnyttjade ytor (tab. 1). Mest stadsmässig är den slutna stadsbebyggelsen, som dock endast omfattar 1,5% av hela landytan. Mest slutna ter sig sådan bebyggelse, där radhus äro sammanfogade till kvartersblock. Sådana block förekomma emellertid mest typiska i nybyggda kvarter, t. ex. Lampan och Länken i Södra kvarteret (pl. I: Lp, Ln). I de äldre kvarteren äro husen i regel skilda av ett avplankat mellanrum, mindre än en meter, över vilket taken å ömse sidor skjuta ut, ibland det ena över det andra. Dessa »vretar» tjänade förr som avlopp för spillvatten och användas fortfarande ibland till »portluckor». De äldre kvarteren bestå mestadels av ett- och tvåvånings trähus med sadeltak, täckta av tegel, under det de nyare bestå av tre- till fyrvåningars stenhus, oftast med sadeltak av tegel (pl. IV). Då nära 90% av boningshusen äro trähus (tab. 3), är Jönköping en typisk uppsvensk trästad.

De äldsta kvarteren äro belägna öster om Munksjökanalen å det »nya» Jönköpings område (fig. 5), dock bestående av hus från tidi-

gast början av 1700-talet, detta på grund av då och då återkommande eldsvådor (fig. 11). Under det att de nyaste kvarteren omsluta en gemensam gård, äro de äldsta uppdelade i smala gårdar, sträckande sig mellan tvenne gator och parallella med kvarteren åtskiljande gränder, ibland mindre än 3 meter breda (pl. I:C1.). Bebyggelsen är delvis rätt ojämn i dessa kvarter, då nyare, oftast fyrvåningars hus, överflygla den äldre bebyggelsen, ofta onödigt disharmoniskt genom sina kala brandmurar. Den ändring av bebyggelsen, som dessa nya hus bebåda, är kanske ur estetisk och historisk synpunkt att beklaga, men ur såväl brandsäkerhets- som hygienisk och ekonomisk synpunkt är den önskvärd. De ekonomiska synpunkterna äro framför allt betingade av de höga tomtvärdena, som inom området närmast kanalen uppgå ända till 100 kr pr kvm (pl. VI). Här ligger nämligen den viktigaste delen av stadens affärsområde med affärs-gatorna Smedjegatan (pl. I:9), endast 7 1/2 meter bred, och västra delen av Östra Storgatan (pl. I:8). Båda dessa äro iögonenfallande genom sina så gott som obrutna skyltfronter, som uppta hela neder-våningen i husen. Lagerutrymmena äro rätt väl tillgodosedda genom de gamla tomternas belamring med byggnader, som undergått funktionsväxling. Exempel på en sådan äldre gård finns på fig. 11. Anhopningen av olika företag, såsom hantverkerier och annan små-industri, grosshandels- och försäkringskontor, banker o. d., är också typisk för affärsområdet, som i öster når fram till Kristinakyrkan. Utom kyrkan ligga här även en del andra allmänna byggnader, som i större eller mindre utsträckning prägla stadsbilden. En del storindustrialier uppta också ytor härinom, och t. o. m. ekonomiträdgårdar förekomma i gränsområdet för denna bebyggelse. Kvarterens oftast rektangulära form är betingad av gatunätets orientering efter Vätterstranden. Med denna är den äldsta gatan, Östra Storgatan parallell, och gränderna äro vinkelräta häremot. Munksjöstranden har utom Södra Strandgatan (pl. I:11) endast influerat Smedjegatans västra del, så att den svänger upp till Storgatan. Även den 1927 igenfyllda kanalen var inpassad i ovannämnda gatunät (Kanalgatan) och har endast i de östra delarna, där den stod i förbindelse dels med Vättern över den gamla Båtsmansbacken (Båtsmansgränd, pl. I:19) och dels senare med Rocksjön, influerat kvarterens något oregelbundna form (fig. 5) (Werner 1927). Fyrkanten Nya torget är den igenfyllda »breda hamnen» från 1600-talet. Oden-gatan är från sekelskiftet och delar itu de gamla kvarteren med »kålgårdarna». Statens järnväg har naturligtvis påverkat de närlig-

gande kvarterens form i öster, men äldre påverkan spåras av den gamla vägen öster därom i Rosenborgsgatan (pl. I:38). Kilallén (pl. I:44) är betingad av gatunätets svängning efter Vätterstranden och är i sin norra del 20 meter bred, under det den sydliga delen är dubbelt så bred. Att statens järnväg kom att förläggas längs Vätterstranden berodde dels på den fördel staden ansåg sig kunna vinna genom utfyllnad av området mellan de gamla båtbyggarna i norr och banvallen, dels genom det skydd, som vanns mot Vättern genom strandskoningen längs densamma¹⁾ (*Bjurulf 1927*). Utanför banvallen öster om hamnen har den ursprungliga, c:a 350 meter långa skvalpbanken blivit början till en strandpromenad längs Vättern. Denna är liksom de landfasta hamnarmarna och den genom en träkaj med den östra piren förenade, 220 meter långa och med bröstvärn av betong försedda vågbrytaren, byggd av sten, huvudsakligen från de efter hand raserade fästningsvallarna inom Forn-Jönköpings område (fig. 5) väster om kanalen. Även Södra Strandgatan (pl. I:11) och Fisktorget ha liksom Norra Strandgatan (pl. I:1) uppstått genom utfyllning utanför de delvis på pålar byggda husen vid Munksjön, och till kajen där ha även fästningsvallarna fått bestå sten. De nu upplagrade stenblocken vid den ävenledes utfyllda Östra Strandgatan (pl. I:36), ha samma ursprung, fästningsvallarna, och skola tjäna samma ändamål, kaj. Då vattendjupet invid de »effektiva» kajerna är 3 meter under lågvattensytan, är kajmuren anbragt på plankor, vilande under vatten på 3—4 pålrader (*Andersson 1921*).

De gamla kullerstensgatorna dominera fortfarande (tab. 13), även om omfattande modernisering av gatubeläggningen i de viktigaste trafikgatorna företagits, speciellt under senaste halva decenniet. Sådana trafikgator äro t. ex. Östra Storgatan (15 meter bred) med spårvägen och Norra Strandgatan (10—14 meter bred) med busslinjerna. Liksom i andra gamla städer (*Linden 1912*) skilja sig här de nyare gatorna genom sin större bredd från de äldre, så t. ex. Odengatan, 18 meter bred, från den gamla Slottsgatan norr därom (pl. I:31,29), som endast är 8 meter bred.

Den slutna bebyggelsen väster om Munksjön påminner endast i sin norra del, vilken daterar sig från början av 1800-talet, om bebyggelsen öster om kanalen. Husen äro i större utsträckning av sten och tre till fyra våningars hus vanligare, sadeltak med plåtbeläggning likaså. »Vretarna» mellan husen existera fortfarande utom i de tre-

¹⁾ Ehuru önskemål om järnvägens framdragande söder om sjöarna både vid anläggningen och i senare tid framförts, ha dessa ej lett till något resultat (*Sjöstrand 1921*).

TABELL 13.

Uppgifter om beläggningen av gator och vägar: I körbanor, II gångbanor åren 1910 och 1930 i Jönköping.

Beläggning	1910		1930		Anmärkning om arealen 1930
	1000 m ²	%	1000 m ²	%	
I. Körbanor:					
makadam och grus	257,4	62,9	383,7	66,5	därav ytbehandl. 57,2; ökn. 126,3 m ²
fältsten (kullersten)	150,3	36,7	119,8	20,7	20 % minskning
tuktad sten	1,5	0,4	59,8	10,4	40-dubbling
cementbetong	—	—	4,7	0,8	ny grupp
bitumin. material	—	—	9,4	1,6	» »
S:a körbanor 1 000 kvm.	409,2	100,0	577,4	100,0	41 % ökn.
II. Gångbanor:					
grus	104,2	67,1	143,2	71,5	ökn. 39,0 m ²
fältsten (kullersten)	41,2	26,5	37,7	18,9	8 % minskning
tuktad sten	6,4	4,1	13,5	6,7	111 % ökning
cementbetong	2,6	1,7	2,6	1,3	oförändrad
tegel (klinker)	1,0	0,6	3,2	1,6	3-dubbling
S:a gångbanor 1 000 kvm.	155,4	100,0	200,2	100,0	29 % ökning
Kör- o. gångban. 1 000 m ²	564,6		777,6		38 % ökning av arealen
Gator o. vägar 1 000 m	70,4		100,4		43 % » » längden

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga dels uppgifter från Jönköpings stads byggnadskontor över gatu- och vägarbeten 1911—29, dels Statistiska uppgifter för 1930, utgivna av Sv. komm.-tekn. föreningen.

våningars kvartersblocken av sten söder ut vid Klostergatan, där även inre kvartersbebyggelse (gårdshus) i regel saknas. Bebyggelsen är i den norra delen i motsats till i dessa kvarter rätt ojämn, beroende även här på tendensen att ersätta de gamla trähusen med fyra-till femvåningars stenhus, som bättre förränta tomtmarken. I den norra delen ligga även affärgatorna: östra delen av Västra Storgatan (11 1/2 meter bred, pl. I:52) och norra delen av Barnarpsgatan (ca 12 meter bred, pl. I:63), kännetecknade av sina butiksfronter. Anhopningen av småföretag i bostadskvarteren är även här stor, och större industriområden, markerade av bl. a. ett halvt dussin fabrikskorstenar, omge den slutna bebyggelsen utom i nordost. Här ligger nämligen ett parkområde, omgärdat av allmänna byggnader, å den forna fästningsplatsen, och här är numera »stadskärnan» nära affärsområdena. Kvarteren äro även här rektangulära, men gatunätet är ej på samma tydliga sätt som i öster påverkat av stränderna, ehuru huvudriktningarna bestämmas av dessa. Den gamla väg, som i Barnarpsgatan spåras i gatunätet, har tydligen bestämt längdaxeln för gatunätet här. Bebyggelsen har här utvecklats

efter en stadsplan i 1800-talets rutmönster i ett allt vidare område. Parker och torg och i väster en vidgad begravningsplats kring det gamla 1600-tals kapellet ha avsatts. Utfyllnad har gjorts i norr för järnvägen med vågbrytare utanför och i öster för kaj vid Munksjön. Under det en del äldre gator här äro smala, t. ex. Västgöta- och Smålandsgatorna (pl. I:45,52), vilka endast äro 9 meters »brandgator», äro de övriga upp till 15 meter breda och Barnarpsgatans södra del ända till 17 meter bred. Bredast är Kungsgatan, över 35 meter (pl. I:34), en för rutplanen karakteristisk planterad aveny, (skiljande de gamla Norra och Södra kvarteren), vars gator å ömse sidor om mittplanteringen äro ej mindre än 11 meter. 11—12 meter är även den vanliga bredden å bigatorna här, under det att de mera trafikerade gatorna, såsom Klostergatans södra del och Torpagatan (pl. I:67,89), ha en bredd av 18 meter. Även här sätta kullerstenarna sin prägel t. o. m. på huvudgator, men de viktigaste infartsgatorna, såsom Barnarpsgatan, Kyrkogatan (pl. I:63,51) och Västra Storgatan ha försetts med tuktad sten, cementbetong eller halypermanent beläggning. Ännu 1931 har ingen av Sveriges städer så stor areal körbanor med kullersten som Jönköping (enligt Sv. Komm.-tekn. För:s statistik). Detta sammanhänger med att Jönköping senare än de flesta svenska städer fått frågan om underhållet av sina gator löst på ett tidsenligt sätt. Först 1921 försvunno husägarnas skyldigheter enligt 1848 års byggnadsordning att underhålla gatorna utanför sina fastigheter, men gaturenhållningen åligger fortfarande fastighetsägarna.

Befolkningsanhopningen är, såsom framgår av pl. XI, störst inom den slutna stadsbebyggelsen, där fördenskull befolkningsfördelningen markerats med prickar, angivande 50 personer. Inom denna bo icke mindre än 16 000 personer, varav 7 300 å öster och 8 700 å väster, utgörande tillsammans c:a 52 % av Jönköpings befolkning med en medeltäthet av 220 personer pr hektar. Dock är folktätheten pr hektar bebodd tomtmark växlande, beroende dels på byggnadernas storlek, dels på antalet rum, avsedda för bostad, dels på lägenheternas storlek och antalet hushållsmedlemmar pr lägenhet. Störst är folktätheten, som synes av tab. 14, i de nyare husblocken i de sydvästra och östra delarna, mest beroende på större hushöjd. I affärsområdets mest utpräglade del, närmast öster om kanalen, i Västra kvarteret (pl. I:1), är tätheten minst, mellan c:a 70 och 140 (pl. V), under det att densamma öster om Östra torget i Svenska maden kan uppgå till c:a 600—750 och i de nyare kvarteren, i Liljeholmskvarteret (pl. I:VIII) till över 1100 (kvarteret Fogden).

TABELL 14.

Markvärdet, antalet personer pr har bebodd tomtmark och pr 100 rum, kvartersvis inom Jönköpings stadsplanlagda område år 1930. Endast kvarter med minst 10 pers. och endast privata bostadsrum ha medtagits. (Jfr pl. V.)

Kvartersnamn o. beteckn. å pl. I	Markvärde kr. pr m ²	Ant. pers. pr		Kvartersnamn o. beteckn. å pl. I	Markvärde kr. pr m ²	Ant. pers. pr	
		1 har	100 rum			1 har	100 rum
Abisko Ab	56	106	83	Draken Dk	7	206	110
Abborren Ao	54	198	83	Droskan Ds	16	331	122
Alhambra ... Al	68	83	97	Drotten Dtt	3	252	213
Almen Am	75	181	73	Dundret Du	12	300	247
Alvastra Av	58	69	62	Dunker Dn	30	465	109
Ankaret Aa	55	195	150	Duvan Dv	6	143	126
Apeln An	30	130	110	Dvärgen Dä	10	180	152
Apoteket Ap	59	140	48	Ejdern Ej	5	202	184
Arbetet Ae	54	249	82	Ekollonet El	4	316	141
Arkadien Ak	38	323	83	Ekorren Er	5	130	99
Arken Ar	100	—	—	Elden Ed	3	136	149
Aspen As	51	194	108	Elefanten Ef	2	27	140
Astern At	59	194	89	England En	4	142	126
Axet Ax	61	160	58	Enhörningen Eh	2	69	132
Balder Ba	35	198	78	Eskadern Es	3	121	108
Biet Bi	28	247	93	Eskimåen Ek	4	356	189
Björken Bj	24	299	115	Espingen Ep	2	56	145
Björnen Bö	25	200	84	Estland Et	4	71	147
Blixten Bl	19	172	69	Europa Eu	2	73	283
Bofinken Bo	23	214	82	Fakiren Fb	5	517	150
Bohus Bh	20	191	91	Fanan Fa	4	393	137
Bägaren Bå	56	232	117	Fasanen Fn	7	255	129
Båret Br	42	125	109	Faust Fu	4	500	137
Cedern Ce	18	360	84	Figuren Fig	4	422	199
Centralen Cn	16	321	113	Finland Fin	3	250	240
Centrum Cr	11	236	94	Fiskaren Fi	6	97	98
Ceres Cs	13	151	100	Fisken Fk	6	330	127
Ceylon Co	7	64	135	Flora Flo	4	474	172
Charaden Ch	11	300	190	Flåtan Få	4	741	157
Chimpansen ... Cm	10	168	94	Flöjten Fö	5	773	186
Ciceronen Ce	22	293	63	Fogden Fe	10	1 105	134
Cigarren Cg	18	276	95	Forellen Fo	6	88	82
Cirkeln Ck	10	259	132	Freden Fd	8	604	104
Cisternen Ci	9	325	137	Freja Fj	10	32	76
Citadellet Ct	8	282	183	Fribytaren ... Fri	5	257	133
Cykeln } Cl	19	426	130	Frigga Fg	5	448	154
Cylindern } Cl				Fursten Fur	3	101	127
Cymbalen } Cl	Fyris Fy	4	317	184			
Cypressen Cy	21	429	89	Fågeln Få	4	338	140
Dacke Da	17	153	90	Galeasen Ga	37	442	105
Delfinen De	6	259	128	Gasellen Gs	40	576	
Demokraten... Dm	14	346	114	Gamen Gm	37	455	93
Detektiven ... Dt	18	575	151	Gladan Gl	31	496	
Diplomaten ... Di	15	375	107	Globen Go	36	269	172
Domaren Do	10	677	160	Gnistan Gi	50	—	—
Döbeln Dö	10	750	113	Granen Gn	69	208	71
Domherren ... Dh				53	151	60	
Dovhjorten ... Dj	16	558	118	Gripen Gp	44	241	80
Dromedaren... Dd				41	304	272	
Dragonen Dr				8	196	136	Gördelmakaren Gd

TABELL 14. (Forts.)

Kvartersnamn o. beteckn. å pl. I	Mark- värde kr. pr m ²	Ant. pers. pr		Kvartersnamn o. beteckn. å pl. I	Mark- värde kr. pr m ²	Ant. pers. pr	
		1 har	100 rum			1 har	100 rum
Hackan Ha	38	533	100	Kristinedal ... Kd	8	378	182
Hagen Hag	60	281	100	Kämpen Kp	15	503	120
Hackspetten... Hk	36	241	83	Lagmannen ... Lg	7	315	144
Hallonet Hl		265	169	Lampan Lp	9	637	158
Hammaren ... Hm	25	400	79	Lejonet Lj	17	481	73
Harpan Hr	25	295	92	Liljan Li	21	525	134
Harpunen ... Hp	21	280	86	Linden Ld	18	232	169
Harven Hv	29	117	106	Linsen Li	5	325	128
Hasseln Hs	20	168	71	Lotsen Lo	7	227	137
Hatten Ht	32	295		Ludvig Lu	7	436	114
Hemmet He	46	308	79	Lutan Lt	23	542	141
Herden Hd	35	522		Läderlappen Lå	10	534	144
Hinden Hi	37	245	92	Läkaren Lk	14	888	120
Humlan Hu	25	454	69	Länken Ln	8	570	129
Häcken Hä	29	384	122	Läraren Lr	19	904	144
Hägern Hg	37	486	122	Lödöse Ls	10	1 240	177
Härolden Här	30	250	73	Lönnen Lö	7	69	100
Hästen Hn	21	185	116	Stora Limugn.	13	167	91
Höken Hö	19	379	96	Magistern Mg	1	60	120
Talavid Ta		895	142	Magneteten Mt	1	57	110
Jakten Jak	14	331	207	Majoren Mo	5	88	123
Jeriko Jk	24	447	235	Makrillen Mk	3	73	142
Jorden Jd	18	401	104	Malen Ml	7	56	96
Jordgubben ... Jg	20	267	71	Mars Ms	1	73	175
Jullen Jl	20	250	98	Masken Ma	2	49	111
June Jn	11	366	102	Matrosen Mr	2	72	135
Jungmannen Jm	14	237	150	Maximum ... Mx	2	64	168
Juno Ju	20	297	99	Mejseln Me	2	46	100
Jupiter Jp	10	720	146	Melonen Ml	5	43	79
Juvelen Jv	21	257	71	Merkurius ... Mu	1	46	114
Jägmästaren .. Jäg	13	221	177	Metkroken ... Mn	1	35	92
Jämtland Jäm	16	317	119	Midsommarkr. Mi	4	57	106
Jäntan Ja	16	718	139	Minerva Mv	4	97	140
Järnbäraren ... Jb	13	431	198	Minimum Mm	2	88	190
Järnet Je	25	242	63	Minnets Min	3	65	161
Jätten Jt	15	326	108	Molnet Mol	1	51	123
Kabeln Kl	17	291	85	Morgonen Mor	4	83	114
Kusken Ku				Morkullan ... Mok	1	67	126
Kalmar Km	22	484	143	Motoren Mot	4	40	71
Karl Kr	7	389	140	Munken Mun	6	93	118
Karlslund ... Kl	5	152	93	Muraren Mur	5	83	104
Kilen Ki	9	256	129	Musketören ... Mus	6	63	69
Kronan Ko				Myntet Myn	2	86	159
Klasen Ks	14	433	105	Myran Myr	4	162	106
Klotet Kt				Mälaren Må	6	41	73
Klingan Kg	12	812	155	Mångården ... Måg	1	44	108
Kärnan Ka				Mården Mår	4	54	100
Klippan Kli	11	562	158	Måsen Mås	2	72	176
Klostern omr. Klo	—	305	161	Mältaren Må	6	66	171
Klubban Kb	10	477	132	Mästaren Mäs	5	396	119
Kläppen Kä	18	113	122	Mätaren Mät	2	93	154
Knäppen Kn	11	289	94	Möckeln Mö	5	260	148
Korallen Ke	5	137	90	Mönstret Mön	5	241	132

TABELL 14. (Forts.)

Kvartersnamn o. beteckn. å pl. I	Mark- värde kr. pr m ²	Ant. pers. pr		Kvartersnamn o. beteckn. å pl. I	Mark- värde kr. pr m ²	Ant. pers. pr			
		1 har	100 rum			1 har	100 rum		
Mörten	Mör	2	56	143	Päronet	Pä	4	68	100
Napoleon	Na	6	87	109	Rapphönan ...	Rp	1	132	143
Natanael	Nt	5	74	102	Regina	Reg	1	76	150
Neapel	Nl	3	32	90	Renen	Re	1	75	133
Nederland ...	Nd	4	48	87	Riddaren	Rd	3	58	140
Negern	Nn	3	84	160	Riddarholmen	Rh	3	76	139
Neptunus	Nu	2	46	167	Ripan	Ri	4	235	146
Nissan	Ni	3	72	170	Roddaren	Rr	2	225	139
Norden	Ne	5	93	130	Rosen	Ro	2	193	89
Nordpolen ...	Np	4	58	67	Rosenbacken	Rn	2	178	143
Norge	Ng	4	64	93	Rosendal	Rs	2	76	143
Norrland	Nr	3	51	107	Roslagen	Rg	1	143	141
Oasen	Oa	1	31	77	Rostock	Rk	1	84	105
Obeliskan	Ok	1	52	191	Rubinen	Rb	2	163	154
Obygden	Oe	1	43	123	Rudan	Ru	4	43	67
Odygden	Og	1	77	160	Rundelen	Rl	5	65	88
Odågan	Od	1	117	192	Rådjuret	Rå	1	79	130
Oket	Ot	1	53	140	Räven	Rä	1	47	133
Ormbunken ...	Om	—	125	164	Sabeln	Sb	2	75	148
Orsa	Or	2	71	253	Safiren	Saf	2	69	124
Oskar	Os	2	40	111	Sagan	Sag	2	46	107
Oxen	Ox	2	46	165	Sandbacken ...	Sn	1	118	118
Pallas	Pa	4	60	104	Saturnus	St	2	100	161
Paradisets	Par	4	106	93	Sergeanten ...	Se	2	164	118
Pelaren	Pel	2	236	142	Sidensvansen .	Si	1	102	152
Pelikanen	Pk	4	28	69	Sirius	Sr	2	70	60
Pennan	Pn	4	38	67	Skansen	Sk	3	84	124
Persikan	Per	3	397	134	Skarpskytten .	Sy	2	73	100
Peru	Pe	3	126	214	Skolan	So	2	167	137
Pilen	Pil	3	54	69	Skutan	Su	2	80	128
Pionen	Pi	2	92	122	Skålen	Så	3	260	165
Planeten	Pla	3	109	117	Sländan	Sä	2	82	86
Plommonet ...	Pl	4	49	78	Smaragden ...	Sm	2	94	169
Pluto	Plu	5	51	60	Storken	Sto	1	52	192
Polacken	Pol	5	48	70	Studenten ...	Stu	1	68	192
Polen	Po	4	57	85	Svärdet	Sv	1	145	189
Polhem	Ph	5	83	129	Svärdfisken ...	Sf	1	77	111
Pollux	Px	4	77	107	Syrenen	Sy	1	133	106
Polstjärnan ...	Pj	4	63	77	Syrsan	Ss	1	110	129
Pomona	Pm	4	43	67	Tjädern	Tj	2	70	62
Poppelns	Pop	4	71	95	Tokio	To	1	67	129
Porla	Poa	5	58	56	Torkan	Tk	1	68	126
Porten	Por	5	48	60	Tornet	Tt	2	55	124
Portugal	Pg	5	71	77	Tranan	Tr	1	61	134
Postiljonen ...	Pos	4	167	82	Trappan	Tp	1	54	67
Preussen	Pre	3	65	89	Triangeln	Tg	2	88	182
Prinsen	Pr	5	45	68	Trollhättan ...	Th	2	8	82
Propellern ...	Pro	5	47	58	Trosa	Ts	1	33	80
Pråmen	Prå	4	52	85	Täppan	Ta	2	59	190
Puke	Pu	4	39	74	Tärnan	Tä	1	93	173
Pumpen	Pp	4	41	57	Ubåten	Ub	1	119	162
Pyramiden ...	Py	6	76	85	Udden	Ud	1	87	123
Pyramus	Pm	4	44	70	Uggleviken ...	Uv	1	42	117

TABELL 14. (Forts.)

Kvartersnamn o. beteckn. å pl. I	Mark- värde kr. pr m ²	Ant. pers. pr		Kvartersnamn o. beteckn. å pl. I	Mark- värde kr. pr m ²	Ant. pers. pr	
		1 har	100 rum			1 har	100 rum
Ukraina Uk	2	47	76	Vapnet Vt	1	40	112
Ulanen Ul	2	108	162	Åsele Ås	4	60	77
Uleåborg Uå	2	85	139	Åskledaren ... Ål	3	50	77
Ungdomen ... Um		25	124	Åskmolnet ... Åm	4	106	108
Ungern Un	2	45	107	Åskådaren ... Åe	3	65	86
Ungkarlen ... Ung	3	147	222	Åtalet Åa	2	16	59
Ungraren Ua	2	77	133	Åtrån Åå	3	57	80
Unionen Uni	1	85	225	Öglan Öl	1	90	189
Universum ... Uu	1	55	150	Öresund Ös	1	58	194
Uppland Up	1	20	132	Örngottet ... Ög	1	46	112
Uppsala Us	2	50	128	Östanvinden .. Öv	1	40	168
Urania Ui	2	49	124	Österland Ör	1	36	195
Urban Urb	2	47	109	Östhammar ... Öm	1	22	173
Urberget Ut	1	63	135	Överheten ... Öh	1	103	200
Uret Ue	2	60	128	Översten Ön	1	75	142
Urkedjan Uj	2	37	121	Stadsåga:			
Urnan Urn	1	47	128	130, A, D, E 1	1	20	95
Utflykten Utf	2	47	118	155 —	—	55	183
Utgården Utg	2	37	135	159, 162, 163 —	—	88	185
Utmeland ... Utm	2	24	110	178 A-D, H —	—	36	144
Utposten Up	1	32	97	178 L, O, 180 A ... 1	1	47	127
Vapensmeden . Va	1	38	118	181 (Fridhem) —	—	10	180

Anm. Till grund för uppgifterna om antalet pr 100 rum ligga bostadsuppgifterna vid mantalsskrivningen för år 1929, kompletterade t. o. m. 1930 från stadsarkitektkontoret, och mantalslängd för J. stad år 1931 samt arealmätningar, utförda med Coradis kompensationsplanimeter å plankartor över J:s stad och dess yttre områden i skalan 1:4000. Uppgifterna avse så stor del av varje kvarter, som är bebodd, vilket framgår av befolkningsprickarna å pl. XI.

Markvärdet i kronor (hela) pr m² i varje kvarter har beräknats på grundval av uppgifterna å tomtvärdena i taxeringslängden över fast egendom i Jönköpings stad 1931 och ovannämnda arealmätningar.

Antalet personer pr 100 rum är även lågt öster om kanalen, 50—150 inom affärskvarteren, men stort inom området öster om Östra torget, över 100, och i ett kvarter (Dundret) i Tyska maden nära Munksjön, 250. Dock är det även i det nyare Liljeholmskvarteret stort, t. ex. i kv. Finland, 240. De ansatser till slumkvarter, som finnas i stadsdelen i öster, speciellt i Svenska maden, bero ej i första hand på överbefolkning utan fastmera på lägenheternas ohygieniska beskaffenhet, vilken är betingad av de gamla träbyggnaderna här. En genom lagbestämmelser skärpt bostadsinspektion skulle här bidra till sanering av dessa kvarter, vars arbetarebefolkning i första hand kvarhålls av de låga hyrorna, vare sig behov eller icke av sådana föreligger. Hur långt saneringen kan drivas, är givetvis en ekonomisk fråga av stor räckvidd liksom en tidsfråga. Inom den västra delen

av den slutna bebyggelsen är folktätheten i affärskvarteren i norr rätt låg, c:a 150—400, dock ej så låg som i Västra kvarteret, där centrum i affärsområdet är beläget. Synnerligen hög är folktätheten i husblocken i »stenstaden» i Södra kvarteret, ända till 1200 (kvarteret Lödöse). Vissa »träblock», såsom kvarteret Jäntan i Norra kvarteret, uppvisa även hög täthet, över 700 personer pr har. Antalet personer pr 100 rum är även relativt högt i Norra kvarteret, jämfört med det i Västra kvarteret. Större är denna boendetäthet i »stenblocken» i Södra kvarteret, t. ex. i kv. Lödöse, 177, och uppgår i kvarteret Jeriko till 235. Samma något enformiga intryck som blocken göra de gator de kanta, oftats utan grönska och med föga variation i det gråbruna, som är husens normalfärg i Jönköping. Färgen i stadsbilden, vare sig framkallad av naturen eller människan, är dock av utomordentlig betydelse för att öka trevnaden, om fullständigt slutna kvartersblock anses önskvärda (*Cronquist 1926*). Markvärdet är störst inom affärsområdet i öster (ända till 100 kr. pr kvm i kv. Arken), där företagsagglomerationen är störst, och avtar sedan i stort sett med avståndet därifrån.

Förstadsbebyggelsen avgränsar dels den slutna bebyggelsen, dels bildar den egna agglomerationer å Dunkehalla- och Berghemsområdena. Där den avslutar den slutna bebyggelsen, är den ofta yngre än denna, aldrig sluten, men framför allt mer eller mindre oordnad, mer eller mindre »kåkliknande». Där förstadsbebyggelsen är mera öppen, såsom å Berghemsområdet, kan den delvis ha villaartad karaktär, men folktätheten är större än i villaområdet (fler än 2 familjer pr hus) och bebyggelsen, som sagt, mindre väl ordnad. Någon skarp avgränsning, vare sig mot den slutna bebyggelsen eller villabebyggelsen, gives ej, varför den inlagda beteckningen på kartan får anses konventionell. I öster har Kålgårdsgatan (pl. I:34) satts som gräns mot den slutna bebyggelsen för bebyggelsen å de forna »kålgårdarna» kring Holmgatorna ner mot de forna »holmarna» i sankmarken, av vilken en del ännu kvarstår mellan Holmgatorna (pl. I:27 och 30). På grund av bebyggelsens karaktär är markvärdet i regel lågt. Lägst, understigande 4 kr pr kvm, är det å de längst bort belägna områdena i väster (pl. VI), Dunkehalla- och Berghemsområdena, och delvis i Kålgårdsqvarteret, dit en del industrier och kolupplag sökt sig på grund av bl. a. det lägre markvärdet.¹⁾ Jön-

¹⁾ Försäljningsprisen på obebyggda tomter överensstämma ej fullt med i tab. 14 angivna, emedan tomterna genom bebyggelse dels undergått värdestegring och dels verkliga förbättringar (genom nivellering, dränering o. s. v.).

köping-Gripenbergs järnväg har även sitt stationsområde där, och ett nytt sådant var också planerat att förläggas söder om järnvägen. I väster förekommer förstadsbebyggelse i anslutning till storindustrierna där, tändsticksfabriken och pappersbruket, huvudsakligen utgörande dessa företags arbetarebostäder. Å Dunkehallaområdet är även förstadsbebyggelsen arbetarebebyggelse, föranledd av industrin kring fallen vid ån. Företrädesvis bebodda av arbetare äro även de å kartan som förstadsbebyggelse inlagda kvarteren å Berghemsområdet. Även å Sanna mellan Huskvarnaån och gölen finnes en dylik agglomeration, bebodd huvudsakligast av arbetare vid Huskvarnaverken. Det är den första bebyggelseagglomerationen å Sanna, från år 1900.

Inom förstadsbebyggelsen bo 5 675 personer eller 18,4 % av befolkningen på en yta, som endast är 1 % av Jönköpings administrativa områdes hela areal och mindre än 2/3 av den slutna bebyggelsens. Av befolkningen bo c:a 1 000 personer i den östra stadsdelen, huvudsakligen i Kålgårdsqvarteret, c:a 2 000 i den västra stadsdelen, huvudsakligen å Södra förstaden samt Ståltorpsområdet jämte angränsande delar av Norra och Södra kvarteren. På Dunkehalla- och Berghemsområdena bo 2 650 personer.

Folktätheten pr hektar är givetvis i medeltal mindre än för den slutna bebyggelsen, nämligen endast något mer än hälften, 121 personer pr hektar, och maximum för kvarteren överstiger icke 400 utom för kvarteret Järnbäraren, där den är 431. Boendetätheten pr 100 rum överstiger endast undantagsvis 200, nämligen i östra stadsdelen i kvarteret Europa, där den är 283, i väster i kvarteret Peru, 214, och å Sanna, i kvarteret Unionen, 225.

De allmänna byggnadernas yta är något större än den slutna stadsbebyggelsens (tab. 1), i vilken de delvis bilda enklaver. Bland dessa upptager länslasarettet i väster den största ytan. Bland monumentalbyggnaderna märkes Sofiakyrkan, som genom sin storlek influerar stadsbilden, men även en del andra allmänna byggnader sticka mer eller mindre av mot bostadskvarteren. Sådana byggnader äro utom lasarettskomplexet, brandstationen och i södra förstaden södra folkskolan. Vid Munksjöns stränder i norr ligga Halmstad—Nässjö järnvägars stationshus, tullhuset samt väster därom cellfängelset. Byggnaderna kring parkområdet i norr äro Statens järnvägars stationshus, posthuset, rådhuset, högre allmänna läroverket, länsresidenset och riksbanken. Östra stadsdelens förnämsta monumentalbyggnad är den gamla Kristinakyrkan, men

ännu äldre är det gamla hovrättshuset vid Hovrättstorget, där likaledes »gamla» rådhuset ligger (båda från 1600-talet). Andra allmänna byggnader äro Grand hotell med teatern, elementarläroverket för flickor, dessutom »stora och gamla» missionshusen, frälsningsarméns och hushållningssällskapets byggnader samt öster om »undergången» östra folkskolans byggnad. Av de i stadsbygdens periferi liggande allmänna byggnaderna äro störst kasernerna, A. 6, och sjukhusen i öster, som på grund av sina byggnadskomplex betecknas som förstadsbebyggelse. Detsamma gäller Vilhemsro anstalt i norr, vars husagglomerationer avsticka från närliggande villabebyggelse, vilket ej kan sägas om t. ex. Kjellbergiska stiftelsen å Rosenlund, vilken därför inräknas i villabebyggelsen. Folktätheten pr hektar är i medeltal för de allmänna byggnaderna 12, och de uppta större yta än den slutna stadsbebyggelsen.

De allmänna byggnaderna ligga ofta på eller vid allmänna platser, av vilka Rådhusplatsen jämte Hamnparken norr därom är den största inom den slutna bebyggelsen. Dess förefintlighet i stadens centrum är betingat av såväl historiska som estetiska skäl. Den upptar emellertid en del av stadens värdefullaste mark och avbryter affärsgatorna i väster. Stadsparken på höjderna i väster är emellertid den största parken, upptagande en areal av c:a 37 hektar. Den är delvis naturpark men innesluter även idrottsplats och diverse museala byggnader samt restauranger (*Olsson 1906*). Centralt i den västra stadsdelen ligger numera en gammal kyrkogård. De båda övriga begravningsplatserna äro emellertid förlagda i stadsbygdens utkanter. Till allmänna platser ha utom de båda salutorgen i öster och väster även räknats trafikaneläggningarna, järnvägsstationen och hamnområdet, i den mån de ej innefattas under rubriken industri och upplag. De allmänna platsernas yta är även större än den slutna bebyggelsens.

Trafikanläggningar och allmänna byggnader, såväl administrativa sådana som kulturinstitutioner, som ej kräva för stort utrymme, och som äro avsedda för hela staden, äro i regel centralt belägna. Vissa allmänna byggnader, såsom skolor, kyrkor m. fl., äro endast avsedda för viss stadsdel och placerade därefter. De allmänna platserna, torg, parker och kyrkogårdar, förhålla sig, där det ej är fråga om för stort ytutrymme, på samma sätt. Förstadsbebyggelsens nära samband med industrin har förut framhållits, och fabriksbyggnaderna och de höga skorstenarna kontrastera mot denna bebyggelse.

Industri- och upplagsytorna uppgå till 1,7% av stadens landareal eller uppta lika stor yta som de allmänna byggnaderna. De största

ytorna av dylikt slag äro belägna i den västra stadsdelen och upptagas av tändsticksfabriken och pappers bruket. Förr belägna i den västra stadsdelens utkanter, begränsar den förra fabriken den slutna bebyggelsen i väster och norr och den senare, jämte andra dylika ytor norr därom, bebyggelsen i öster. Mitt inne i tändsticksfabriksområdet ligga arbetarebostäderna, å kartan (pl. XI) betecknade som förstadsbebyggelse. Intill pappersbrukets områden ligga arbetarbostäder med liknande bebyggelse. Ett annat industriområde utbreder sig längs Dunkehallaån med liknande förstadsbebyggelse. Vid Munksjöns södra strand är även beläget ett industri- och upplagsområde samt söder därom en murstensfabrik. Vid Huskvarnaån ligger ett tegelbruk med sitt lertag söder om villaområdet å Sanna.¹⁾

Villabebyggelsen har ofta ingen skarp gräns mot förstadsbebyggelsen, dock är bebyggelsen mera ordnad, och högst 2 familjer bo i regel i samma villa. Villaagglomerationerna ligga helt skilda från den slutna bebyggelsen, endast i Liljeholmsqvarteret vid Vättern ligga enstaka villor. Villabebyggelsens areal är väsentligt större än den slutna och förstadsbebyggelsens tillsammans, c:a 4% av Jönköpings landyta. I sydväst ligga Torpa-, Juneholms- och Marieboagglomerationerna, snart hopvuxna med Bäckalyckeområdet genom utlöpare över Ståltorpsområdet nedanför Furuberget och Stadsparken. Folktätheten pr hektar är i medeltal endast 38, beroende på trädgårdarna kring villorna. Villornas storlek betingar i regel bebyggelsens kvalitet, som i sin tur är betingad av det ursprungliga markvärdet men sedan ytterligare stegrar detta, och vilken kvalitet även framgår av antalet boende pr 100 rum. Boendetätheten är i bebyggelse av högre kvalitet, såsom Bäckalycke- och Rosenlundsområdenas, låg, i regel under 100. I Torpaområdet är den något högre, i regel över 100. Ännu högre, upp till 200, är tätheten å Juneholms- och Marieboområdena samt i Haga-, Strömsholms- och Fridhemsagglomerationerna, vilka således innefatta villabebyggelse av lägre kvalitet än föregående, snarast jämförlig i detta hänseende med förstadsbebyggelse. Sannaområdets folktäthet är något högre än Torpaområdets, och det kan geografiskt räknas som en del av Huskvarna stadsbygd, ehuru endast c:a 1/4 av antalet Sannabor äro Huskvarnaarbetarefamiljer. Såväl Mariebo- som Haga-, Strömsholms- och Fridhemshabitationerna sakna gas- och vattenledning samt ordnat avloppssystem, och Sanna saknar gasledning. Bäckalyckans och Rosenlunds villa-

¹⁾ Då markvärdet för industri och upplag influeras av den kringliggande bebyggelsen, har något markvärde för sådana ytor ej utsatts å pl. VI.

områdets högre kvalitet framgår även av antalet telefoner. Dessa områden lågo 1930 utanför Jönköpings telefonfrikretsområde, och Sanna tillhör Huskvarna frikrets. Markvärdet håller sig i Bäcka-lycke- och Torpaområdena (inklusive delar av Södra förstaden) mellan 4 och 6 kr. per kvm, under det de övriga villaområdenas markvärde är lägre utom å Rosenlundsområdet.

Ekonomiträdgårdarna ansluta sig, vad bebyggelsen beträffar, närmast till villabebyggelse. På grund av de stora ytor dessa uppta, 2,4% av Jönköpings landyta, är folktätheten gles, i medeltal c:a 2 personer pr hektar. Insprängda i annan bebyggelse, t. o. m. i den slutna stadsbebyggelsen, äro en del av dem, koloniträdgårdarna, i avsaknad av permanent bebyggelse. Även handelsträdgårdar ligga inne i stadens centrala delar, men de största ligga dock i stadsbygden utkanter eller utanför stadsbygden, men så nära som dess markvärde tillåter. De mera centrala handelsträdgårdarna äro kringbyggda av senare bebyggelse, och koloniträdgårdarna äro endast temporärt upplätta byggnadstomter. De outnyttjade tomterna inom bebyggda kvarter uppta dock nära 14 har. »Kålgårdarnas» tradition upprätthålles inom Kålgårdsqvarteret av de där belägna handels- och koloniträdgårdarna i söder, och även i Södra qvarteret i väster finnas dylika handels- och koloniträdgårdar. Koloniträdgårdarna med sina c:a 200 kvm stora arrendjordlotter erbjuda genom sin tillgänglighet nära eller inom den slutna stadsbygden eller förstadsbebyggelsen och sitt billiga arrende (5 kr. pr år och lott) dess befolkning en motsvarighet till villabefolkningens trädgårdar med möjligheter till rekreation och billiga trädgårdsprodukter. Ett större koloniträdgårdsområde vid stadsgränsen i norr vid Kortebo station med större jordlotter, c:a 400 kvm och 10-årigt arrende, har mera permanent bebyggelse med sommarstugor.

Lantbebyggelsen upptar ej mer än 1,7% av Jönköpings landyta. Ehuru belägen utanför stadsbygden avgränsar den denna flerstädes, såsom å Rosenlund, Sanna, Bymarken m. fl. ställen, dit stadsbygden når. Å Torpa är lantbebyggelsen utträngd, och åkrarna äro lagda till tomter. Detsamma har delvis skett å Rosenlund och Sanna. Ladugårdarna, vilka äro de mest typiska attributen för lantbebyggelsen, äro ju ur sanitär synpunkt föga lämpliga bland tätare bebyggelse. Lantbebyggelsen blir därför aldrig som t. ex. trädgårdsmästeri, industri o. d. innesluten i annan bebyggelse utan fordrar öppen angränsande yta från något håll.

Åkrarna erbjuda i regel de bästa byggnadstomterna, varför åker-

arealen ständigt minskas i stadsbygdens utkanter. Den utgör emellertid nu nära 1/3 av hela Jönköpings landyta, 31,5 %, varav den största delen är belägen öster ut och stadsplanerad norr om statens järnväg. Den forna åkermarken på Ryhov är dels igenlagd till övningsfält, dels ingående i sjukhusområdet där. Ännu i mitten av 1800-talet upptogs större delen av västra stadsdelen fram till Junebäcken av åker. Endast väster om fästningsruinerna utbredde sig på ömse sidor av Barnarpsgatan ett 10-tal kvarter (*Ljunggren 1862*). Väster om Junebäcken lågo de nu inbyggda lantgårdarna Bäckalyckan och Torpa på landsbygden.

Närmast åkern intar skogsmarken den största arealen (tab. 15)

TABELL 15.

Uppgifter om Jönköpings landareal: I ägoslag, II åkerjordens användning i hektar, III antalet husdjur åren 1920 och 1932.

	Hektar		% ägoslag	% ägoslag
	1920	1932	1920	1932
I. Ägoslag.				
Trädgård (köksväxt- och fruktträd) ...	49	81	1,0	1,7
Åker	1 738	1 531	36,8	32,4
Äng (slätter- och betes-)	252	497	5,3	10,5
Skogsmark (även hag-)	1 611	1 213	34,1	25,7
Övrig mark (bebyggd och obebyggd) ...	1 078	1 406	22,8	29,7
Summa landareal	4 728	4 728	100,0	100,0
II. Åkerslag.				
Höstsäd (vete och råg)	196	185	11,3	12,1
Vårsäd (vete, råg, korn, havre, bland- säd)	591	439	34,0	28,7
Baljväxter (ärter, bönor, vicker)	4	5	0,2	0,3
Potatis	64	56	3,7	3,7
Foderrotfrukter	53	44	3,1	2,9
Vall och grönfoder av säd	721	695	41,4	45,3
Andra växtslag	38	6	2,2	0,4
Träda och obrukad åker	71	101	4,1	6,6
Summa åker	1 738	1 531	100,0	100,0
III. Husdjur.				
	Antal		Förändring	
	1920	1932	1920—1932	
Hästar	913	315	minskn. 65 %	
Nötkreatur	995	1 231	ökning 24 %	
Får	196	39	minskn. 80 %	
Getter	3	9	ökning	
Svin	632	568	minskn. 10 %	
Fjäderfå	2 350	6 078	ökning 159 %	

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga sådana ur Sv. off. stat. Jordbruk med binärningar, Jordbruk och boskapsskötsel 1920, tab. 1 och 7 samt Jordbruksräkningen 1932 (K. stat. Centralbyrån).

c:a 26% av Jönköpings landyta. Åker- och skogsarealens minskning står, såsom förut nämnts, i samband med dels bebyggelsens utveckling, dels ängsarealens ökning. Den av ängsarealen betingade ökningen av kreatursfoder sammanhänger med ökningen av antalet nötkreatur. Denna ökning är förbunden med jordbrukskrisen och de gynnsamma möjligheterna till avsättning av jordbrukets här viktigaste produkt, mjölken. Brödsädesodlingens tillbakagång är en följd av den ökade mängden kreatursfoder. Minskningen av antalet hästar till 1/3 av 1920 års antal är en följd av bilismens utveckling, som berör även mjölktransporterna till stadsbygden. Fjäderfäoökningen sammanhänger med villabebyggelsen och ökade avsättningsmöjligheter i staden.

På grund av Munksjöns och Rocksjöns stora areal och läge komma de jämte Vättern att i hög grad influera Jönköpingslandskapets bild. Från vilket håll emellertid stadsbygden än betraktas, domineras den av det omgivande naturlandskapet på grund av sitt övervägande låga läge och även på grund av stadsbygdens relativt ringa omfattning (*Bergquist 1932*).

2. Näringsföretag.

I samma mån som en stad tillväxer, framträder i regel karaktärskillnader mellan stadens olika delar, differentieringen skärpes. Denna differentiering och därmed sammanhängande tendenser är därför ej tillnärmelsevis så iögonenfallande i Jönköping som t. ex. i Stockholm eller i någon av våra övriga storstäder. Ehuru det är bostadshusen, såsom framgår av det föregående, som sätta sin prägel på stadens fysiologi, framträda dock bland bostadshusen sådana med helt eller delvis annan funktion, som i större eller mindre utsträckning ge staden dess prägel av samtidigt arbetsplats som boplats. Det är främst den gamla »stadsnäringen», handeln, som kommit bostadshusen att delvis växla funktion. De företag av skilda slag, vars funktion är handel, visa nämligen alltefter sin beskaffenhet tendenser (centripetala och agglomerativa eller motsatsen ibland) till olika lokalisering inom stadsbygden.¹⁾ Såsom framgår av pl. VI är företagsagglomerationen störst inom affärsområdet. Där ligga c:a 40 % av Jönköpings samtliga företag och i de centrala delarna mellan kyrkorna c:a hälften av samtliga företag.

¹⁾ De olika branschernas företag äro dock icke så lokalbetonade, att författaren ansett det vara värt mödan att kartografiskt återge desamma.

Affärsföretagen äro dock övervägande till antalet, ehuru alla slags mindre företag finnas och, såsom tab. 16 visar, även några större. Bland affärsföretagen må först nämnas de, som mest framträda i stadsbilden, nämligen detaljaffärerna, varubutikerna med sina skyltfronter. Mest iögonenfallande äro givetvis dessa skyltfronter vid de typiska affärsgatorna, dit en koncentration av butiker skett. Denna koncentration är starkast inom affärsområdet öster om kanalen, såsom framgår dels av butikshyresindex, dels av antalet företag, av vilka det övervägande antalet är butiker (tab. 17, fig. 12). De flesta av de här hopade butikerna äro s. k. citybutiker, för vilka är utmärkande att deras kunder äro »hela sta'n»

TABELL 16.

Uppgifter om antalet företag med särskilt för ändamålet avsedd lokal (butik, kontor, verkstad o. d.) i varje kvarter med minst 5 smärre företag samt företagsart och arbetarantal för varje större företag (med minst 20 arb.) inom Jönköpings stadsplanlagda område år 1931. Under begreppet företag ha ej inbegripits enbart lagerställen (utan komb. med verkstad, kontor eller butik), ej heller s. k. hemarbete (utan särskild arbetslokal) eller agenturer (utan särskilt kontor). (Jfr pl. VI.)

Samtliga företag		Större företag		Samtliga företag		Större företag	
Kvarter	Ant.	Slag	Arb.	Kvarter	Ant.	Slag	Arb.
A. 6	1	Mek. verkstad	25	Cypressen	5		
Abisko	24			Dacke	8		
Abborren	6			Detektiven	} 11		
Alhambra	12			Demokraten			
Almen	31			Delfinen	7		
Alvastra	9			Domaren	5		
Ankaret	10			Domherren	5	Vågfabrik	85
Apeln	17	Skjortfabrik	115	Doppingen	1	Gjuteri och mek. verkstad	40
Apoteket	19	Litogr. anstalt	70				
Arbetet	20			Dovhjorten	} 6		
Arkadien	18			Dromedaren			
Arken	9			Dragonen	5		
Aspen	11			Draken	3	Metallvarufabrik	25
Astern	24			Droskan	7		
Axet	13			Dundret	5		
Balder	5			Dunker	8		
Biet	13			Dvärgen	6		
Björken	9			Döbeln	5		
Blixten	7			Fabriken	1	Klädesfabrik	65
Bofinken	6			Fakiren	5		
Bohus	9			Galeasen	5		
Bägaren	13			Gamen	6		
Båret	15			Gazellen	8		
Centralen	7			Gnistan	3	Bryggeri	30
Ciceronen	1	Skjortfabrik	30	Granaten	2	Spårvägsverkst.	20
Cigarren	16			Granen	7		
Cykeln	} 7			Graniten	26		
Cylindern				Gripen	11		
Cymbalen				Gruvan	8		

TABELL 16. (Forts.)

Samtliga företag		Större företag		Samtliga företag		Större företag					
Kvarter	Ant.	Slag	Arb.	Kvarter	Ant.	Slag	Arb.				
Grävlingen	1	Gasverk	45	Kläppen	1	Skofabrik	115				
Gullvivan	5	Elektricitetsverk	20	Kronan	8						
Gångaren	1			Kusken	5						
Hackan	7			Lampan	6						
Hackspetten ..	8			Lotsen	5						
Hagen	18			Ludvig	5						
Harpan	5			Läderlappen ..	6						
Harpunen	7			Länken	7						
Hatten	14			Medaljen	2						
Hemmet	13			Myran	5						
Herden	3			Mästaren	2						
Hinden	11	Tryckeri	20	Munksjö	1	Pappersbruk	575				
Häcken	5	»	20	Pelaren	1	Tändsticksfabrik	570				
Hägern	11	Tändsticksfabrik	620	Pilten	4	Motorfabrik	60				
Hästen	5			Mek. verkstad	205	Rippan	6	Fläktfabrik	130		
Höken	6					Roslagen	3	Konfektionsfabr.	215		
J. G. T.	1					Rostock	5	Vaddfabrik	20		
J. M. V.	1					Rubinen	9	Metallvarufabrik	25		
Jeriko	12					Tryckeri	25	Skofabrik	80		
Julen	12					Tryckeri	40	Snelkerifabrik	85		
Juno	9							Sabeln	5	Bryggeri	25
Juvelen	5							Talavid	1	Bleckslageri	25
Jätten	5							Triangeln	1		
Kabeln	5	Uppland	5								
Klingan	5	El. verkstad	25								
Klippan	5										
Klosters omr. ...	7										

Anm. Till grund för uppgifterna på antalet företag i varje kvarter ha legat bostadsuppgifterna vid mantalsskrivningen i Jönköping för år 1929 (kontrollkommitténs duplettexemplar i J:s stadsarkiv), kompletterade med Sveriges handelskalender 1931. Uppgifterna på antalet arbetare ha dels erhållits (avrundade) från K. Kommerskollegium, Stat. Byrån, dels hämtats ur arbetarförteckning till mantalsskrivningen i J. år 1931.

TABELL 17.

Typiska affärsgator, deras fasadlängd och butikshyresindex (hyra pr fasadmeter) i Jönköping 1929.

Affärsgatusträcka	Fasadlängd meter	Butikshyres- index kronor
Ostra Storgatan: Klaffbron—Torggränd	466	300
Hovrättstorget—Rosengränd	111	200
Smedjegatan	362	200
Västra Storgatan: Parkgatan—Västgötagatan	138	250
Barnarpsgatan: V. Storgatan—Brunnsgatan	333	200

Anm. Till grund för beräkningen av butikshyresindex ligga bostadsuppgifterna vid mantalsskrivningen i J. för år 1929. Vid beräkningen har butikshyressumman för bottenvåningen i varje kvarter (ev. approximerad) dividerats med längden av kvartersfasaden åt affärsgatan med tillägg av 5 m. »som hörnen» på bigatorna, om dessas bredd överstiger 5 m.

jämte omland, och att de i följd därav tillhöra de största butikerna. I denna grupp, som omfattar butiker med alla slags varor, äro dock endast ett mindre antal livsmedelsbutiker. Att Östra Storgatan (Klaffbron—Hovrättstorget) med sitt butikshyresindex av 300 kronor pr fasadmeter är en affärgata av högre rang än den äldre affärgatan, Smedjegatan, som endast har ett index av 200 kronor, sammanhänger med den livligare trafiken på Östra Storgatan. På Smedjegatan finnas även livsmedelsbutiker till större antal. De flesta detaljhandelsföretagen där äro smärre företag, och kundkretsen utgöres till stor del sedan gammalt av arbetare och lantbrukare. Då de större Storgatsbutikerna oftast föra mera exklusiva varor än de smärre Smedjegatsbutikerna med sina övervägande »standardvaror», blir också kundkretsen i de förra butikerna delvis mera exklusiv och varornas pris högre. Dessa affärer, bland vilka 1935 även förekommer ett varuhus, måste således tåla större lokalhyra än Smedjegatans affärer. Genom sådan konkurrens om läget sker ett naturligt urval av butiker med i regel »högvärdigare» varor (*Hirsch 1925*) till de bästa affärslägena i delen närmast Klaffbron å Östra Storgatan. Till de större företagen höra en »järn»-handel, ett »siden»-hus och ett »linne»-magasin med resp. c:a 25, 20 och 15 sysselsatta personer. Förekomsten på denna gata av ett varuhus med billiga standardvaror förutsätter mycket stor omsättning trots ofta väsentligt lägre priser än småföretagens. Denna prisbillighet är emellertid åstadkommen genom företagets organisation som del av ett större företag («ekonomisk varudistribution») och ej genom relativt mindre affärskostnader i Jönköping än andra företag. Såsom framgår av kartan sjunker butikshyresindex till 200 kronor vid Hovrättstorget, beroende just på det avbrott i affärsstråket, som nämnda torg förorsakar på ena sidan. Sträckan öster om Hovrättstorget fram till Kristinakyrkan är ungefär likvärdig med Smedjegatan på grund av det mindre centrala läget. Dock är att märka, att ännu längre åt öster, i nästa kvarter, där detta index sjunker ytterligare, och där butikernas antal avtar, ligger stadens förnämsta skoaffär, och vid den första gränden öster om Klaffbron mellan Östra Storgatan och Smedjegatan, där index är ännu lägre, ligger stadens förnämsta modeaffär. Båda dessa affärer med högvärdiga varor äro således undantag, som icke behöva konkurrera med andra citybutiker om »bästa platsen», väl beroende på att det är fråga om äldre, väl inarbetade firmor, som noga följa modeväxlingarna.

De båda stråken i Storgatan och Smedjegatan bilda till synes ej

några maskor, på grund av att tvärgränderna emellan dessa gator äro så smala, att de oftast sakna butiker. Emellertid äro kvarteren mellan de båda gatorna så smala, att, där butikerna ej äro genomgående, stöta affärernas inre lokaler ofta ihop, varför ett verkligt affärscentrum här finnes (tab. 16). Genom ett breddande av gränderna, såsom skett i ett par fall, ha sammanbindande stråk börjat utvecklas. Dock ha butiksstråken i de båda gatorna så gott som obrutna skyltfronter på angivna indexsträckor. De förut omnämnda obrutna skyltfronterna utgöras emellertid ej uteslutande av varubutiker. Andra företag, t. ex. frisérsalonger, ha även funnit det ekonomiskt fördelaktigt att utnyttja det centrala läget vid trafikströmmarna. Företag, som mera bryta butiksfronten, äro bankerna, som höra till de förnämsta konkurrenterna om »gott läge». Vid Smedjegatans och Östra Storgatans mynning nära Klaffbron ligga 3 banker, varav 2 med egna fastigheter, utgörande ett par av affärsområdets fyrvåningars hus, som höja sig över tvåvåningars husen omkring, såsom synes av fig. 12. Längre åt öster vid Storgatan ligga ytterligare tvenne bankers huvudkontor, det ena vid Hovrättstorget. Annars ligga inga »rena» kontor i bottenvåningen på Storgatans 300-kronors indexsträcka. Kontoren ligga samtliga i övervåningen, på grund av att hyrorna där endast äro c:a hälften mot i bottenvåningen. Ovanvåningen upptages i övrigt även av affärs- eller utställningslokaler, kaféer, tandkliniker etc. och endast undantagsvis av bostäder. Kontoren äro av alla möjliga slag, juridiska, försäkrings-, ångbåts- och grosshandelskontor etc. På Smedjegatan ligger stadens förnämsta grosshandelsfirma i kolonialvaror med kontor i bottenvåningen. Även bland kontorsföretagen sinsemellan synes råda en konkurrens om lägena, och det är i regel endast i affärsstråk med index på högst 200 kronor, som de kunna uppta konkurrens med varubutikerna. De bästa affärslägena på de nämnda affärgatorna finnas nära Klaffbron på grund av den hopträngning av trafiken, som där äger rum genom gatornas sammanlöppande. Östra Storgatans 300-kronors indexsträcka är således en affärs- och kontorgata, under det att Smedjegatans (liksom Östra Storgatans) 200-kronors indexsträcka är en kombinerad affärs- och bostadsgata. De båda gatornas olika karaktär framgår också av tab. 16 och 17. Anhopningen av lika affärer är ej heller så stor på Smedjegatan som å Storgatans 300-kronors indexsträcka, och kombinationen butik-hantverk är också mera framträdande. En dylik företagsanhopning sammanhänger nämligen med de möjligheter, som

erbjudas i de gamla huslängorna, att till måttligt pris erhålla såväl verkstäder som butik. Verkstäder utan butik äro nämligen ej så vanliga. Såsom framgår av Smedjegatans namn har den också gamla anor som hantverksgata. Antalet sysselsatta inom nämnda affärsområde utgör för samtliga företag, däribland 2 större industri-företag med sammanlagt 185 personer, c:a 1 700 personer, under det att antalet boende ej uppgår till mer än c:a 1 300 personer.¹⁾ Inom affärsområdets areal av c:a 9 hektar (med de smala gränderna) rymmas sålunda bortåt 250 företag med ett medelantal företag av 28 pr hektar och ett medeltal sysselsatta av c:a 190 pr hektar samt med en folktäthet av 145 pr hektar. Marken är också här värdefullast med ett pris av mellan 30 och 100 kronor pr kvm. (tab. 14).

Såsom framgår av pl. VI fortsätter butiksstråket i Östra Storgatan, efter avbrottet i »stadskärnan» av Rådhusparken, i Västra Storgatan, vars butikshyresindex ligger något lägre än Östra Storgatans, utgörande nämligen 250 kronor pr fasadmeter. Även på denna sträcka utgöres det övervägande antalet av citybutiker, varibland 2 stora speceriaffärer. Kontoren i andra våningen äro i relativt mindre antal än på Östra Storgatan, beroende på förekomsten av envåningshus. Barnarps-gatan med sin blandning av alla möjliga slags affärsföretag är som affärs-gata jämförlig med Smedjegatan, vilket framgår av tab. 17. Den del av Barnarps-gatan, som kantas av kvarteren Hägern och Gamen (pl. I, Hg och Gm), har relativt stort antal företag och så gott som obruten skyltfront, men företagen äro mindre »citybetonade», troligen beroende på att spårvägen ej följer denna gatubit utan avviker genom Brunns-gatan, vilket ju också förklarar den stora anhopningen av företag i kvarteret Hägern, som ligger i vinkeln mellan dessa båda gator. De smärre, närmast Barnarps-gatan belägna, parallella gatorna, Västgöta- och Smålandsgatorna (pl. I: 45, 50), sakna nästan butiker utom i några kvartershörn, beroende på deras funktion av »innergator» mellan »revbenskvarteren» på ömse sidor därom. Där- emot ha de nästa, bredare parallellgatorna, Trädgårdsgatan och Kyrkogatan (pl. I: 65, 51), en del butiker, och likaså finnas i de Barnarps-gatan övertvärande, dessa gator sammanbindande gatorna, Skol-gatan, Nygatan och Brunns-gatan (Pl. I: 54, 57 och 58), en del butiker, som bilda antydan till stråk. De i kvarteren på ömse sidor om Barn-

¹⁾ Då de exakta uppgifterna på antalet anställda för varje företag ej äro tillgängliga förrän efter 5 år (enligt tryckfrihetsförordningen, § 2), har en uppskattning måst företagas på grundval av bl. a. de summariska uppgifterna om antalet sysselsatta från företagsräkningen 1931.

arpsgatan hopade företagen äro av samma slag som i affärsområdet öster om kanalen, således div. hantverkerier och reparationsverkstäder etc. (tab. 16). Antalet sysselsatta inom det västra affärsområdet (c:a 3,75 hektar, 142 företag), beräknat på samma sätt som för det östra och innefattande dubbelkvarteren på ömse sidor om affärsgatorna med angivet index, är c:a 900 och antalet boende c:a 1 150, således ett antal av 240 anställda pr hektar samt ett antal av c:a 305 boende pr hektar. Denna del av affärsområdet är således i avseende på samtliga företag väl så utpräglad som den östra delen, trots att den är av yngre datum än denna och att en del filialer av företag »på öster» förekomma »på väster».

Exempel på ett typiskt affärskvarter är kvarteret Almen mellan Östra Storgatan och Smedjegatan. Inom detta kvarter, som har en areal av c:a 0,48 hektar, äro hopade icke mindre än 31 företag,¹⁾ sysselsättande över hundratalet personer, varav c:a 1/4 bor inom kvarteret, som samtidigt har 34 bostadslägenheter. På en sträcka av drygt 140 meter utmed Östra Storgatan ligga i bottenvåningen 10 textil- (därav 3 manufaktur-) och beklädnadsaffärer (därav en modevaru- och en pälsvaruaffär), en urmakeri- och en juvelerareaffär och i våningen över 6 kontor, en tandklinik, en fotografiateljé samt, där Storgatan och Smedjegatan stöta ihop, »bankhörnan» med kontor i flera våningar. I detta kvarter äro på en sträcka av 100 meter vid Östra Storgatan sysselsatta 55 och vid Smedjegatan c:a 30, den förra i detta hänseende motsvarande Västerlånggatan, den senare Köpmansgatan i »Gamla stan» i Stockholm (*William-Olsson 1934: 2*). På sträckan utmed Smedjegatan, som är c:a 5 meter längre på grund av gatans svängning mot Storgatan, ligga i bottenvåningen 2 livsmedelsaffärer och 4 andra affärer samt dessutom 2 kaféer och i ovanvåningen ett »privathotell» och ett kontor. Härav torde framgå den olika intensiteten hos de båda affärsgatorna, vilkas index skilja sig på ett hundratal kronor på samma sträcka. Ungefär enahanda som kvarteret Almen förhålla sig de övriga mellan dessa bägge affärsgator liggande kvarteren Astern, Axet och Alvastra. Samtligas företagsantal (tab. 16), tillsammans 77, motsvarar en företagsintensitet pr hektar av 65, av vilka de flesta företagen i samtliga kvarter äro butiker, ha 327 sysselsatta pr hektar och 170 boende pr hektar. De norr och söder om affärskvarteren liggande kvarteren ha en väsentligt mindre före-

¹⁾ Enligt bostadsuppgifterna för 1929 års mantalsskrivning. Företagsagglomerationens sammansättning har sedan 1929 något förändrats.

tagsintensitet, beroende på »bakgatorna» Norra och Södra Strandgatan med deras mindre gångtrafik. Närmast kanalen ligger hotellkvarteret Alhambra med 3 hotell och »systembolaget» (spritförsäljnings-).

Kvarteren kring Barnarpsgatan på 200-kronors indexsträckan, Västra Storgatan—Brunnsgatan, uppnå ej större företagsintensitet än c:a 50 pr hektar, beroende på bakgatorna Smålands- och Västgötagatan. Västra Storgatan bidrar givetvis till höjning av företagsintensiteten i kvarteren Graniten och Hagen, men även tvärgatorna mellan kvarteren liksom Brunnsgatan med spårvägen äro delvis affärsstråk.¹⁾

William-Olsson har i sin undersökning av Stockholms central- och detaljhandelsområde först använt »butikshyrestal» (butikshyra pr längdmeter fasad) i samma betydelse som författarens butikshyresindex för Jönköping. »Då vinstmöjligheterna av butiksinnehavarna och fastighetsägarna efter bästa förmåga utnyttjas, visa butikshyrorna i stort sett, hur butikshandelsvinsterna fördela sig över staden, antingen det beror på ett stort mått av försäljningar (stor omsättning) med ringa vinst eller ett mindre med stor vinst (försäljning av exklusiva varor). Butikshyrorna som mått på butiksintensiteten tar alltså hänsyn såväl till den kvantitativa som den kvalitativa faktor, som ingår i begreppet butiksintensitet.» (*William-Olsson 1934: 1*). Bobek har för Innsbruck (*Bobek 1928, s. 352*) kartografiskt fastställt och graderat affärgatorna, dels genom att utesluta alla affärsföretag med mindre än 5 anställda, dels genom att ange antalet butiker i procent av antalet hus (»Ladendichte», *Wewer 1924*). Han betecknar gator med upp till 50 % butiker som butiksfattiga, med 50—100 % som biaffärgator och med över 100 % som huvudaffärgator. Härtill fogas med rätt anmärkningen, att såväl husfasadernas längd som butikernas storlek kunna spela en icke oväsentlig roll. Schöck har för Heilbronn utmärkt kartografiskt som typiska affärgator sådana, som ha mer än 80 % »Ladendichte». De Geer uppskattar i sina stadsgeografiska arbeten en affärgatas »intensitet» procentuellt efter skyltfrontens längd (med invikningar i husen) och graderar dem för Stockholm och Göteborg i 3 ordningar utan att närmare ange procenten för varje (*De Geer 1923, 1931*). Bau-

¹⁾ Vid uträkningen har endast den del av kvarteret Graniten, (som egentligen är 2 skilda kvarter), vilken ligger närmast Barnarpsgatan medräknats med halva antalet företag, ehuru den andra halvan mitt emot rådhuset utmed Kyrkogatan visar sig vara lika intensifierad, ehuru med företag av delvis annat slag.

man har för Eksjö, Nässjö, Vetlanda och Tranås även affärsgator i 2 ordningar efter den procent affärerna uppta av husfasadernas längd, nämligen för första ordningen c:a 100 %, för andra c:a 50. Denna avgränsning förefaller väl skarp, ehuru Bauman i samtliga fall påstår sig kunna tydligt särskilja de olika gatukaraktärerna. Hallonsten betecknar för Trälleborg såsom affärsgata sådana, vid vilka affärer eller offentliga lokaler av något slag uppta minst 75 % av husfasadernas sammanlagda längd. Tengstrand har för Alingsås liknande beräkningsgrund men utmärker även gator med en »skyltningsintensitet» av ned till 25 %. Hans antagande av 100 % skyltningsintensitet för offentliga byggnader utan reservation måste dock väcka betänkligheter, liksom i fråga om Hallonstens inräknande av »offentliga lokaler av något slag». William-Olsson framhåller om Stockholm, att offentliga byggnader svårt skada butiksvärdena i närgränsande fastigheter och göra, att gatan där blir ur butikssynpunkt »död». Liknande förhållande har Hurd konstaterat för amerikanska städer (*Hurd 1924, s. 94*). Även om så ej är förhållandet med avseende på t. ex. ett postkontor, och tendensen ej gör sig märkbar med samma styrka i en småstad, finns den med säkerhet dock. Rydberg har för Karlshamn en metod, som ställer förekomsten av affärerna i relation till folkmängden. Förhållandet mellan affärsfasadens längd vid varje kvartersida och den där boende folkmängden (»affärsmeter pr innevånare») har beräknats, varigenom ett direkt mått på »affärsintensiteten» i olika stadsdelar erhållits. Gatudelar med en affärsintensitet av över 0,5 »affärsmeter pr innevånare» räknas till affärszonen. Även om denna metod är användbar för avgränsning av Karlshamns affärszon, där tydligen husen ej äro för olikstora, påverkas dock, som Rydberg själv har konstaterat, detta index i negativ riktning med stigande hushöjd, om övervåningarna äro huvudsakligen bostadsvåningar, varför metoden endast har relativt litet värde. Rydberg anför mycket riktigt, att bestämmande av affärszonens detaljgräns måste bli konventionell, De Geer och efter honom Tengstrand, Hallonsten, Lundström m. fl. avgränsa affärsområdet med tillhjälp av affärsgatunätet (och delar av angränsande kvarter). Tuominen har för Turku (Åbo) efter samma grunder funnit ett »affärscentrum», bestående dels av en »affärskärna», dels av en övergångszon (*Tuominen 1930*). Leighly anger för Eskilstuna och Västerås deras »affärsdistrikt» och deras (huvud-) affärsgator utan att ange principerna för avgränsningen, som väl skett enbart på grund av angivna affärsgator. Bobek, Schöck, Bauman liksom William-

Olsson nöja sig med att ange butiksstråken graderade efter intensitet, och otvivelaktigt äro dessa det mest adekvata uttrycket för affärsområdet, om intensitetsbeteckningen är lämpligt vald. Kant anger utom affärgator även antal handelsrättigheter pr har och Wewer områden med olika »Ladendichte». Relationen till ytan torde dock vara ett mindre adekvat uttryck för affärsintensiteten, emedan kvarterens storlek även influera på intensiteten.

Utom affärerna bidra även de allmänna byggnader, som äro belägna i stadskärnan mellan affärsområdets båda delar i Jönköping, att öka dagbefolkningens antal inom affärsområdet. Till dessa höra först och främst skolorna, bland dessa högre allmänna läroverket med bortåt 700 personer. Även länsresidenset och rådhuset jämte posthuset bidra avsevärt till ökningen av summan för dagbefolkningen, vari innefattas trafikanterna som den »tillfälliga», om de affärsanställda räknas till den »konstanta», dagbefolkningen. Såsom framgår av pl. IX är den tillfälliga dagbefolkningen här mycket stor, vilket ju sammanhänger med de trafikstationer (slutstationer), som finnas inom området. Samtliga allmänna kommunikationsmedel beröra nämligen detta område. Spårvägslinjerna sammanlöpa här, och antalet parkeringsplatser är betydande. Av största betydelse för affärerna är den gångtrafikström, som »matas» från alla dessa »anhalter» av den övriga trafiken. Den trafikström, som rullar igenom affärgatorna, har, som kundkrets betraktad, endast sekundärt intresse för affärerna såsom knuten till anhalterna. Denna trafik är emellertid ur distributionssynpunkt mera förbunden med affärerna. Detta gäller även ett sådant transportmedel som cykeln, som enligt tab. 23 spelar så stor roll i trafikströmmen. Den fortskridande rationaliseringen har börjat sätta sin prägel även på detaljhandeln genom att allt större antal standardförpackningar av skilda slag förekomma inom speciellt livsmedelsbranschen. De »stora» inköpsens tid för hushållen är därför förbi, och varorna köpas ofta per telefon och hemskickas inom staden med cykelbud.

De affärer, som handla med livsmedel för dagligt behov, såsom mjölkaffärer, bagerier, speceriaffärer och dylika, äro emellertid, såsom framgår av tab. 18, många, över 160-talet. Dessa affärer äro nämligen spridda över hela staden och tillgodose närmast kringboende hushålls behov. De äro »närbutiker»¹⁾ med synnerligen lokal kundkrets i samma och närliggande kvarter i motsats till city-

¹⁾ Författaren inför här termen närbutik, som är kortare än närhetsbutik (*Törnqvist 1933*) och lika adekvat. Den är också bildad analogt med t. ex. ordet närtrafik.

TABELL 18.

Företagsuppgifter angående detalj- (även i kombination med parti-) handel, D, och ren partihandel, P, i Jönköping år 1931 (omsättningen avser år 1930).

Huvudsakliga varuslag	Antal företag		Omsättn. tusen kr.		Antal syssels. pers.		Dir. drivkr. hkr.	
	P	D	P	D	P	D	P	D
Velocip., vapen, sportart., järn o. metallvaror, redskap	10	13	1 205	2 814	25	87	—	12
Glas, porslin, bosättn.-artiklar	1	6	374	376	7	26	—	—
Stenkol, koks, ved, is	—	15	—	435	—	39	—	95
Mineraloljor, tekn. sprit	6	4	1 049	—	38	8	7	2
Trävaror o. d.	1	3	73	180	1	8	—	13
Snickeriarb., möbler m. m. ...		7		382		31		—
Böcker, papper, kontorsmat., konst-, musikförlagsartiklar...	7	9	2 389	674	29	47	4	—
Slakteri- o. charkuterivar., lax o. d., vilt, fjäderfä	1	21	4	596	1	45	—	7
Fisk och skaldjur m. m.	—	8	—	106	—	12	—	—
Mjölk, mejeriprodukter, ägg ...	6	55	4 689	1 922	20	110	—	3
Frukt, blommor, grönsaker ...		22		444		45		—
Sprit-, malt- o. läskedrycker ...	6	3	1 649	1 649	20	29	—	—
Tobak och tobaksvaror	4	19	2 476	693	27	37	—	—
Spannmål, foder- o. gödselm.		—		—		—		—
Kolonialvaror o. specerier	20	37	7 477	2 351	93	113	3	10
Sötvaror, bageriprodukter		4		69		5		—
Garn, vävnader, sömnadsvaror	4	45	213	3 833	10	195	—	—
Hattar, mössor, ekiperingsart.		16		919		52		—
Hudar, skinn- o. gummivaror	6	5	380	167	10	9	—	—
Skodon		16		1 354		55		—
Färger, kem.-tekn. art. o. d....	1	12	18	823	1	41	—	—
Auktionsgods, kioskv., lump ...	11	11	279	129	14	15	—	—
Enhetsprisvaror, postordervaror o. d.	—	7	—	644	—	30	—	—
Diverse-, lant- o. skeppsh.-varor	—	36	—	1 837	—	88	—	—
Summa	78	374	20 626	22 397	276	1 127	73	142

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga sådana från 1931 års företagsräkning, erhållna från K. Kommerskollegium. Dessa uppgifter ha sedan sammanställts i tabellen, så att därav framgår antalet företag för de olika varuslagen.

butikerna, som ha även »fjärrkunder». De närbutiker, som förekomma inom affärsområdet, äro dels betingade av att de tillgodose den där bofasta befolkningens behov, men dels också, om deras läge är citybutiksbetonat, av att de äro större butiker med kvalitetsvaror och stort urval. Andra varubutiker, som förekomma i stort antal, ett 80-tal, äro de, som föra manufaktur- och ekiperingsartiklar, och som också förekomma spridda utom affärsområdet. Rätt många äro också blomster- och tobaksaffärerna, bortåt 20-talet vardera, varav de flesta inom affärsområdet. Såsom framgår av tab.

18 kunna även detaljhandlarna sälja en gros eller vara halvgrossister. Annars bedrivs sådan försäljning huvudsakligen dels av grosshandelsfirmor, dels av kommissionärer och agenter. Största antalet sådana förekommer inom branscher med många detaljaffärer, nämligen inom kolonialvaru- och speceribranscherna, där antalet uppgår till ett 20-tal, men även inom järn- och metallvarubranschen är antalet stort, dock ej mer än hälften av föregående. De flesta av dessa ha sina kontor och ofta även lager inom eller nära affärsområdet, där de gamla gårdsbyggnaderna undergått funktionsväxling, och gamla »bodar» och andra utrymmen blivit lagerlokaler. Såsom framgår av tab. 21 utgöra de »rena» handelsföretagen 30,5 % av samtliga företag, men antalet sysselsatta utgör endast 12,5 % av samtliga med ett medeltal sysselsatta av 3 personer per företag.¹⁾ Samtliga partihandelsföretag inom branschen utgöra tillsammans 78 med en omsättning av i medeltal 265 000 kronor pr företag, under det att detaljhandelsföretagen i medeltal endast ha en omsättning av c:a 60 000 kronor. Denna omsättning är dock väsentligen olika för olika varuslag (högst för sprit, malt och läskedrycker, lägst för auktionsgoods, kioskvaror och lump).

Av tab. 19 synes att icke mindre än 195 detaljhandelsföretag äro förknippade med hantverk eller småindustri, som utövas i butikens angränsande lokaler. Det största antalet av dessa företag tillhöra livsmedelsbranschen, nämligen bagerier, 37 st., slakterier och charkuterier, 27 st. och samtliga livsmedelsföretag, 69 st., med i medeltal 5 sysselsatta pr företag. Deras lokalisering är bestämd av närheten till avsättningsområdet och avsättningsprodukternas beskaffenhet. Det största bageriet med ett 10-tal arbetare är beläget i kvarteret Aspen vid Östra Storgatan i slutet av dess 300-kronors indexsträcka. Det förnämsta och största charkuteriet med c:a 10 arbetare är beläget i kvarteret Dunker nära Hovrättstorget. En stor grupp är också beklädnadsbranschen, som räknar 52 företag med i medeltal 8 sysselsatta pr företag. En ungefär lika stor grupp, 43 st., äro de, som bedriva reparationsverksamhet, innefattande mekaniska och elektriska verkstäder, sådana för instrument- och guldsmedsvarutillverkning samt urmakerier, med i medeltal 12 sysselsatta per företag.

Schöck har efter mönster av Wewer utmärkt områden med mer och med mindre än 10 hantverkerier pr har. Det förra

¹⁾ Antalet detaljaffärer har ytterligare tilltagit under senare tid, beroende på ofta lätt sinniga nyetableringar. Sådana underlättas nämligen dels av husägare genom nyinredning av butiker, dels av grossister och fabrikanter genom kreditgivning.

TABELL 19.

Företagsuppgifter angående ren industri, I, och industri komb. med detaljhandel, D, samt urproduktion, U, i Jönköping år 1931 (omsättningen avser år 1930). De huvudsakliga varuslagen framgå av beteckningen på verksamhetsgrenen.

Huvuds. verksamhetsgren	Antal företag		Omsättn. tusen kr.		Antal syssels. pers.		Dir. drivkr. hkr.	
	I	D	I	D	I	D	I	D
Järn- och metallmanufaktur	23	—	3 465	—	525	—	817	—
Bleck-, plåt och kopparslageri	13	—	240	—	47	—	6	—
Smides- och hovslageriverksamhet	4	—	15	—	7	—	8	—
Mek. verkstads- även reparationsv., vagnmakeri ...	18	17	3 327	2 179	449	123	441	41
Elektrisk verkstads- även reparationsverksamhet ...	4	9	266	2 160	38	86	79	3
Instrument-, guldsmedsvrutillverkn. o. rep., urmakeri	7	17	53	724	12	57	12	9
Stenhuggeri	3	—	88	—	24	—	18	—
Tegelbruksrörelse	2	—	99	—	35	—	80	—
Glasmästeri, glasvarutillv.	4	4	382	156	53	16	12	10
Cementgjuteri	1	—	40	—	7	—	—	—
Sågverks- och hyvlerirör.	1	2	265	224	42	13	161	165
Möbel- och byggnadssnickeritillverkning	37	3	1 403	152	249	19	386	19
Toffelmakeri, tunnbinderi och korgvarutillverkning	8	—	241	—	37	—	31	—
Papp- och pappersbruksrör.	1	—	6 865	—	605	—	5 300	—
Bokbinderi och kartongvarutillverkning	6	—	97	—	29	—	3	—
Grafisk industri	9	4	636	1 116	114	201	125	155
Fotografering	5	5	46	232	12	25	—	1
Kvarnrörelse	1	—	22	—	2	—	40	—
Bagerirörelse	33	37	880	1 004	139	185	12	29
Malt-, maltdrycks-, läskedryckstillverkning	8	—	1 126	—	93	—	157	—
Mejerirörelse	—	3	—	1 044	—	27	—	21
Slakteri- o. charkuteriv.	10	27	1 185	2 450	29	123	100	102
Kafferosteri, sötvarutillv.	8	2	234	87	18	5	17	6
Textil- o. vaddtillverkning	5	7	1 198	224	296	39	214	—
Trikåvarutillverkning	2	1	135	103	25	17	8	—
Repslageri	1	—	45	—	4	—	1	—
Konfektionstillverkning ...	4	—	2 585	—	408	—	64	—
Herrskrädderi	29	7	223	897	72	60	—	—
Damskrädderi	23	9	39	523	47	73	—	—
Kem. tvättning o. färgn., hatt- o. möstillverkning	6	19	70	490	13	65	9	1
Pålsvaru-, handsk- o. skodonstillverkning	5	3	1 092	1 546	119	166	90	57
Skomakeri	59	6	205	128	84	12	26	7
Borstbinderi o. gummireparationsverksamhet ...	4	3	35	525	12	28	4	15
Sadelmakar- o. tapetserarverksamhet	10	7	51	499	20	34	1	—

TABELL 19. (Forts.)

Huvuds. verksamhetsgren	Antal företag		Omsättn. tusen kr.		Antal syssels. pers.		Dir. drivkr. hkr.	
	I	D	I	D	I	D	I	D
Kem.-tekn. tillverkning, apoteksrörelse	3	3	77	404	6	26	15	6
Tändsticksfabrikation, benmjölsfabrikation	6	—	8 474	—	1 268	—	1 913	—
Husbyggnadsverksamh.o.d.	47	—	3 775	—	469	—	109	—
Målerirörelse	39	—	556	—	191	—	3	—
Rörledningsinstallation ...	6	—	1 081	—	174	—	10	—
Elektrisk installation	6	—	18	—	337	—	—	—
Grundläggningsarbete	6	—	1 589	—	284	—	81	—
Elektricitetsverk	1	—	909	—	30	—	—	—
Gasverk, vattenverk	2	—	618	—	58	—	158	—
Summa	470	195	43 750	16 867	6 513	1 400	10 511	647
	U		U		U		U	
Trädgårdsodling	37	—	571	—	182	—	44	—
Skogsbruk	1	—	13	—	—	—	—	—
Summa	38	—	584	—	182	—	44	—

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga sådana från 1931 års företagsräkning, erhållna från K. Kommerskollegium. Dessa uppgifter ha sedan sammanställts i tabellen, så att därav framgår, vilka verksamhetsgrenar som bedriva detaljhandel.

området sammanfaller med affärsområdet i Heilbronn. Å pl. VI har författaren för Jönköping enligt absolut metod utmärkt antalet av samtliga företag inom varje kvarter med minst 5 företag samt dessutom enligt samma metod arbetarantalet för varje företag med minst ett 20-tal arbetare. Det är nämligen agglomerationen av företag (företrädesvis centripetala), som är det mest karakteristiska för affärsområdet kring affärgatorna. Bobek anser, att en sådan »koncentration av företag» över huvud är det mest karakteristiska kännetecknet på en stad (*Bobek 1928, s. 348*). Stockholmsundersökningen ger liknande resultat för Stockholm liksom Hals' färgrika kartor över Oslo (*Hals 1929*), ehuru några direkt jämförbara kartor, omfattande samtliga företag i resp. städer, ej förekomma.

Utom nämnda kombinerade företag av hantverkeri och butik förekomma inom livsmedelsbranschen ett 60-tal företag, varav 33 bagerier, med c:a 5 sysselsatta pr företag, således även dessa småföretag. Om dessas lokalisering gäller i stort sett, vad som sagts om motsvarande butiker, dock äro lokalerna på grund av sitt oberoende av butiksläge ofta förlagda till gårdshus och källarlokal och

framför allt ej så »marknadsbetonade» som företag med butiker. Bland de största företagen äro bryggerierna, ett med c:a 30 arbetare, beläget i kvarteret Gnistan vid Västra Storgatan, således inom det västra affärsområdet, ett beläget vid Talavid med 25 arbetare. För bägge bryggerierna torde belägenheten vid Vättern (det ena innan statens järnväg fanns) ha varit avgörande för lokaliseringen. Bryggerierna tillgodose fortfarande sitt behov av vatten ur egna brunnar, vilkas vatten filtreras och steriliseras före användningen (*Wallerström 1918*).

Inom »beklädnadsbranschen» äro skomakerierna de flesta, 59 st., med sammanlagt 84 sysselsatta. De flesta äro småföretag och belägna litet varstades i de tätast befolkade områdena. Skofabrikerne äro däremot endast 2 större, den ena med c:a 115 arbetare, belägen i kvarteret Kläppen, den andra med c:a 80 arbetare vid Dunkehallaån i kvarteret Rubinen (1931), där en hel del andra företag ligga, utnyttjande vattenkraften i ån. Den förra fabriken, som hitflyttats från Göteborg 1911, driver specialtillverkning av elegantare skodon («lövskor») och ligger i grannskapet av annan industri väster om Munksjön, där tillgång till tomter och möjligheter till utvidgning finnes. Näst skomakerierna, som i första hand eller uteslutande utföra reparationer, komma skrädderierna, 52 st. Dessa äro liksom skomakerierna »marknadsbetonade» men visa kanske större dragning mot affärsområdet. Detta gäller obetingat om damskrädderierna, »syateljéerna», och de större herrskrädderierna, som ofta förekomma i affärs gatornas övervåningar. Konfektionsfabrikerne avvika på samma sätt som skofabrikerne genom sin storlek från de övriga företagen inom beklädnadsbranschen. Det största företaget, 215 arbetare, är beläget i kvarteret Pilten, där en industriagglomeration ägt rum på den 1924 »nedlagda» Junebro tändsticksfabriks gamla tomt. Företaget är grundat så sent som 1927 (*Hessler 1932*) och har 1935 överflyttats till Huskvarna, där det av staden utverkat sig förmånliga ekonomiska villkor för överflyttning och utvidgning av sin verksamhet. Att Huskvarna eftersträvat denna industri beror på att den genom sin sysselsättning av kvinnlig arbetskraft är en »supplement»-industri till dess egen, huvudsakligen »manliga», mekaniska verkstadsindustri. Jönköping har däremot diverse industrier, som sysselsätta kvinnlig arbetskraft, bl. a. förutnämnda skofabriker, som vardera sysselsätta ett 40-tal kvinnor. Annan beklädnadsindustri, som sysselsätter övervägande kvinnlig arbetskraft, är linnevaruindustrin. Den största »linne»-fabriken,

115 arbetare, med huvudsakligen skjort- och kragtillverkning, är belägen i kvarteret Apeln, således inne bland affärsområdets gamla byggnader. En annan med ett 30-tal arbetare är belägen i kvarteret Ciceronen i nedre våningen i ett utpräglat bostadskvarter av hög kvalitet, vilket visar det »ateljémässiga» i fabrikationen. Hatt-, möss-, pälsvaru- och handsktillverkning äro små industrier av ateljékaraktär och centralt belägna inom affärsområdet. Sammanhörande med egentlig beklädnadsindustri är textilindustrin, till vilken hör endast ett större företag, en »ylle»-fabrik, vars tillverkning 1934 nedlagts på grund av driftskoncentration till annan ort. Fabriken (»östra fabriken»), som sysselsatte c:a 65 arbetare, var belägen i kvarteret Fabriken mellan Vättern och Östra Storgatan, där den övertagit f. d. »nya» tändsticksfabrikens område.¹⁾ En ny textilindustrigren har emellertid uppstått med en trikåfabrik i kvarteret Cypressen med ett 15-tal kvinnl. arbetare. Fabriken, vars tillverkning är trikåvaror av konstsilke, är inhyst i ett f. d. järnhandelsmagasin, som apterats för ändamålet. Ett par besläktade industrigrenar äro vaddfabrikerna vid Dunkehallaån i kvarteret Roslagen, den ena sysselsättande ett 20-tal arbetare, den andra (»Prost-kvarn») hälften så många. Den senare är delvis inrymd i ett 100-tals år gammalt korsvirkeshus, vittnande om småindustrins gamla anor vid fallen.

Utom förut nämnda industrianläggningar inom affärsområdet märkas sådana, tillhörande pappers- och grafisk industri. Det största företaget är en grafisk anstalt med ett 70-tal arbetare i kvarteret Apoteket, där den startat 1868 som fortsättning av hantverk. Ett tryckeri med ett 20-tal arbetare förekommer i kvarteret Hinden, ett lika stort i kvarteret Herden och ett något mindre tidningstryckeri i kvarteret Båret. För övrigt ligga div. mindre företag, såsom boktryckerier, bokbinderier etc. spridda inom affärsområdet. Av stadens 4 dagliga tidningar ha tvenne sina tryckerier utanför affärsområdet, det ena i kvarteret Jätten med ett 40-tal arbetare, det andra i kvarteret Julen med ett 25-tal arbetare, då något speciellt krav på »kontorsläge» knappast förefinnes mer än för andra grafiska industrier. Ett av de största och äldsta företagen i Jönköping, 575 arbetare, är Munksjö pappersbruk väster om Munksjön, där det anlades 1862. Till en början tillverkades tändstickspapper för tändsticksfabriken och grövre omslagspapper av halm, men snart

¹⁾ En färgeriavdelning låg tidigare på samma ställe som försäljningslokalen i kvarteret vid Östra Storgatan, där fabriken startat för 100 år sedan.

tillverkades papp, »Munksjöpapp». Tjära till takpappen erhöles till stor del från stadens gasverk. Den gamla natroncellulosafabriken, som förr fanns inom området, är ersatt med en sulfatfabrik nära Vaggeryd, och sulfittfabriken i Jönköping har moderniserats. Munksjö bruk får sitt kraftbehov tillgodosett sedan 1904 genom kraftöverföring från kraftstationen vid Ebbes bruk vid Huskvarnaån, vilket äges av Munksjö och levererar kraft till de båda bruken. Anlagt utanför stadsbygden, som Munksjö nu utgör en del av, har det haft möjligheter till förvärv av lämplig mark för ev. utvidgning, »Munksjö trädgård». I närheten funnos dessutom tomter för arbetarebostäder. Å »Byslätt och Sand», i kvarteren Lotsen och Linsen, är befolkningen övervägande bruksarbetarefamiljer. Så är även till stor del förhållandet i angränsande kvarter, särskilt på andra sidan Barnarpsgatan söder ut i det gamla Södra Sjöboområdet i kvarteren Mästaren och Mönstret liksom i kvarteren söder därom. Genom utfyllnad i Munksjön har bruket skaffat sig kaj, och när sedan statens järnväg och Jönköping—Vaggeryds järnväg tillkommo, den senare 1894, fick företaget sina kommunikationer ytterligare förbättrade. De väldiga massavedupplagen i södra delen av fabriksområdet visa denna industris behov av upplagsplatser, vilka uppgå till omkring hälften av hela arealen, c:a 13 hektar. Trävaror utgöra ju också, som synes av tab. 35, nära 40 % av de i hamnen lossade varorna, och trämassa, papp och papper utgöra mer än 5% av allt hamnens gods.

Nära och delvis inom affärsområdet ligga en hel del småföretag, tillhörande träindustrin. De flesta av dem tillhöra gruppen möbel- och byggnadssnickerier, 37 st., men även andra grupper äro representerade, såsom toffelmakerier, tunnbinderier och företag för korgvarutillverkning. De större företagen ligga alla utanför affärsområdet, det största, en snickerifabrik med 85 arbetare i kvarteret Rubinen nära Dunkehallaåns mynning. En möbelfabrik med 30 arbetare finns i kvarteret Mästaren bland förstadsbebyggelsen därstädes. En mindre fabrik ligger bland småindustrierna i Klosters fabriksområde. Å detta område, som förut innehafts av det till Bankeryd flyttade »Klosters fabriker» för byggnadspapp, är en typisk anhopning av småföretag. Utom nämnda fabrik finns ett mejeri, ett kafferoasteri, en skofabrik, en mekanisk verkstad och ett plåtslageri samt dessutom kontor för Klosters fabriker, en kiosk, en vedgård, ett isupplag, magasin, garage, stall och lider, därjämte boningshus mitt i området. 2 större snickerifabriker ligga i Hovslätt, den ena med

35 arbetare, den andra med 20. Då Hovslätt tillhör en lägre dyrortsgrupp än det övriga Jönköping, äro arbetslönerna lägre, vilket ökar fabrikernas förmåga av konkurrens, vilken är mycket stor på grund av de många småföretagen i branschen såväl inom Jönköping som å närbelägna platser. De större företagen avsätta sina alster även utrikes.

Till metallindustrin höra en hel del olika företagsgrupper. Det största antalet utgöres av div. reparationsverkstäder, av vilka de, som äro kombinerade med butiker, förut omnämnts såsom till större delen belägna inom affärsområdet. De övriga småföretagen ligga mest i närheten av affärsområdet vid bakgatorna, speciellt i den östra stadsdelen. Bleck-, plåt- och kopparslagerierna äro till antalet 13 men sysselsätta ej mer än 47 arbetare sammanlagt. Det största av företagen, 25 arbetare, ligger i närheten av industriområdet vid Dunkehallaåns mynning i kvarteret Triangeln, ett med 15 arbetare ligger i kvarteret Arbetet inom affärsområdet vid Smedjegatan. Metallmanufakturerna omfatta ett par större företag (minst 20 arbetare), av vilka det ena med 25 arbetare ligger »på öster» i kvarteret Draken och det andra, 25 arbetare, vid Dunkehallaån i kvarteret Rubinen.

De största företagen inom metallindustrin äro de mekaniska verkstäderna. Dock är den genomsnittliga företagsstorleken endast 25 sysselsatta, beroende på det stora antalet företag, 18 st. De mekaniska verkstäderna äro jämte tändsticks- och pappersfabrikerna de största företagen i Jönköping. Det största företaget, med 205 arbetare, ligger väster om Munksjön å det s. k. »verket» (fästnings-) vid Lilla Limugnen, J. M. W., där det anlades 1860 till en början främst för tändsticksindustriens behov. Ett par andra större företag på resp. 130 och 60 arbetare ligga inom industriagglomerationen i kvarteret Pilten. I östra stadsdelen »bakom» affärsområdet ligga bland de hopade småindustrierna även ett par större mekaniska verkstäder, en på 85 arbetare i kvarteret Domherren och en på 40 arbetare i kvarteret Doppingen öster om Munksjön. I angränsande kvarter ha här liksom å Munksjöns västra strand åtskilliga industrier samt upplag o. d. hopats, beroende delvis på möjligheterna till kommunikationer sjöledes medelst bryggorna, då stranden närmast saknar kaj. Företaget i kvarteret Domherren har vuxit upp från hantverk i grannskapet av dess nuvarande plats, där byggnadstomter funnos att tillgå för företagets utveckling. Staden har en del kommunala verk, liggande söder om stadskärnan på Munksjöns västra sida. Utom mekaniska verkstäder för spårväg och gasverk

m. fl. ligga här elektricitetsverk och gasverk med sina upplag. För det sistnämnda, anlagt 1862 i kvarteret Grävlingen, torde närheten till de närbelägna industrierna ha spelat en viss roll om även i mindre grad än närheten till hamnen. Gasverket anlades nämligen för belysningsändamål, och ett gasverk, tillhörande tändsticksfabriken och ett annat företag, nedlades, då det nya gasverket övertog även den belysning, som ombesörjdes av det gamla gasverket. Elektricitetsverkets anläggning, som daterar sig från 1907, var ju naturlig å stadens tomtmark nära gasverket i kvarteret Gångaren. Gasverket sysselsätter 45 arbetare och elektricitetsverket ett 20-tal arbetare.

Schöck anmärker med rätta, att termen »industritäthet», som användes av Wewer (även använd i Stockholmsundersökningen), och som avser antalet arbetare (eller anställda) per har, icke alltid motsvarar stadsbildens industriagglomerationer (*Schöck 1927, s. 41*). Han använder därför ej uttrycket industritäthet i förstnämnda betydelse utan vill ersätta det med ordet industrialiseringsgrad. Industrialiseringsgraden för ett område anser han också med rätta ej framgå enbart av antalet arbetare (eller anställda) pr har utan även av befolkningstätheten för området, men framför allt av industriernas antal och den yta de uppta. I Stockholmsundersökningen, som för storstäder i mycket är metodiskt grundläggande, förekommer bland de många kartorna över industrin också en med »industritätheten» kombinerad med boendetätheten (Schöck är dock ej nämnd) (*William-Olsson 1934: 2 s. 102*). Schöck har utom en karta över befolkningstätheten även en med antalet arbetare pr har, kombinerat med antalet arbetare (över 20) pr företag, vars läge angivits. Författaren har för Jönköping utmärkt även industrietorna å pl. XI.

Bland de större företag, som ur geografisk synpunkt ha individuellt intresse, äro vatten-, gas- och elektricitetsverk. Ehuru de höra till en modern stads viktigaste företag, äro de i regel styvmoderligt behandlade av geograferna. Endast undantagsvis, såsom t. ex. i Singers arbete över Heidelberg äro dessa företag kartografiskt behandlade. Under det Singers kartor endast visa gas- och elektricitetsförsörjningen, har författaren för Jönköping å en karta (pl. VIII) sammanställt vatten-, gas- och avloppsledningsnäten och å en annan (pl. VII) kraftlednings- och telefonnäten jämte tillhörande verk. Den förra visar bl. a. relation till tomtvärdena, den senare bl. a. till industri och handel, och de ha således fundamental betydelse för klarläggande av agglomerationer av olika slag.

En företagsgrupp, som är talrikt representerad, är utom den för byggnadsverksamhet och dylikt den för målerirörelse, vars verkstäder ligga bland småföretagen »bakom» affärsområdet. Genom sin väldiga areal med upplag av stockar fysionomiskt påminnande om pappers bruket äro tändsticksfabrikerna väster och norr om den slutna stadsbebyggelsen i västra stadsdelen. Deras väldiga industriyta framträder liksom pappersbrukets starkt å kartan och innesluter förstadsbebyggelse med arbetarkvarter för företagens arbetare. Den äldsta tändsticksfabriken anlades vid Vätterstranden, där den fortfarande kvarligger. Till en början, 1847, var fabriksområdet relativt oansenligt men utväxte så småningom, den ena fabriksbyggnaden efter den andra reste sig, och det upptar nu en yta av c:a 20 hektar. Denna utveckling daterar sin egentliga början med tillkomsten av järnvägsförbindelsen med Göteborg (1863). Fabrikernas drivkraft, som är elektrisk, alstras huvudsakligen i egen ångcentral, såsom förhållandet ofta är hos industrier med avfallsbränsle. Den »Gamla» fabriken vid Vättern sysselsätter (1931) c:a 620 arbetare och den Västra fabriken c:a 570. Västra fabriken jämte upplagsområde avgränsar i väster den slutna stadsbebyggelsen mot villabebyggelsen å Torpaområdet, som tillkommit senare. Till en början voro ju tändsticksfabrikerna liksom flera av de övriga nutida storindustrierna belägna i »västra förstads» utkant. Övrig kem.-teknisk industri utgöres utom av de centralt belägna 3 apoteken av några småföretag, bland vilka må nämnas en tallbarrsoljefabrik i kvarteret Roslagen vid Dunkehallaån samt en benmjölsfabrik och en glaspulveriseringsfabrik (för tändstickstillverkningen) i kvarteret Rubinen.

Utom glasmästerier och -sliperier, som äro belägna i eller nära affärsområdet, märkes ett större företag, en termosflaskfabrik med 40 arbetare, anlagd 1915 och belägen i närheten av övriga industrier i kvarteret Medaljen, med obebyggda tomter omkring. Hylsorna till termosflaskorna levereras av en bleckvarufabrik vid Dunkehallaån. Utanför stadsbygden och lokaliserade med hänsyn till råmaterialet äro tvenne förut omnämnda tegelbruk, ett vid Sanna nära därvarande lertag och ett söder om Munksjön med riklig tillgång på sand för tillverkning av kalksandtegel. De å strandområdet söder om Munksjön belägna industrierna, ett slakteri, en tändsticksfabrik (driften inställd 1930 på grund av driftkoncentration), en pudrettfabrik och en skofabrik, äro ett uttryck för stadens strävan att förlägga dylik industri utom stadsbyggdens område och låta ett industriområde växa upp här med både järnvägs- och sjöförbindelser.

På grund av den två- eller flerfaldiga karaktären hos en del företag är gränsen mellan dem flytande. På kartan ha de upplagsplatser, som äro av den storlek, att de kunna angivas å kartan, sammanförts med industri, vilket är naturligt för de flesta av dem. Emellertid förekomma en del upplag, som äro lika förbundna med handel, t. ex. »nederlagen» i kvarteret Gullvivan vid Munksjöhamnen, kol-, ved-, och isupplag och framför allt oljeupplagen. Dessa senare äro både genom sin storlek och belägenhet särskilt iögonenfallande. De ligga samtliga vid vatten, ett med egen brygga vid Vättern, i kvarteret Åtorp, med sina karakteristiska »hattaskar», ett ligger på Munksjöns östra sida vid Norsudden. Vid Vätterstranden i kvarteret Fliten ligger ett »fabriksmässigt» företag, som kanske mer än något annat är bundet vid Vättern, nämligen en tvättinrättning. Tidigare mera centralt beläget vid Fisktorget vid Munksjön, flyttade företaget 1905 på grund av Munksjöns allt mera förorenade vatten till sin nuvarande plats, där företaget utvecklats och sysselsätter ett 20-tal kvinnliga arbetare och har ombud både i Stockholm, Göteborg och Malmö m. fl. städer. Smärre tvätt- och strykinrättningar äro liksom andra hygieniska företag övervägande centralt lokaliserade eller ligga, där bebyggelsen är tät. Stadens varmbadhus t. ex. ligger i kvarteret Ankaret.

Bland »service»företagen i övrigt märkas utom det stora antalet kaféer, matserveringar och pensionat, tillsammans 42, de flesta centralt belägna, 15 hotell och restauranger (tab. 20). Denna grupp skiljer sig genom sin storlek från de föregående och sysselsätter i medeltal 19 personer pr företag. (För övrigt representeras de större företagen i staden av industrier.) Det största hotellet, färdigt samtidigt med Södra stambanan, är beläget vid hamnkanalen och det näst största, inrymmande även teater, vid Hovrättstorget i kanten av affärsområdet. T. o. m. utanför affärsområdet i kvarteret Jätten ligger ett större hotell, i alla fall närmare beläget fjärrtrafikens ändstationer än Hovrättstorget. Antalet smärre transportföretag är icke mindre än 77, men dessa sysselsätta sammanlagt icke mera än 190 personer. Företagen förekomma mest kring affärsområdets bakgator.

Utom ovannämnda företag må nämnas de för trädgårdsodling, som, ehuru hörande till de urproduktiva företagen, på grund av sin »förädlingsverksamhet» med tillhjälp av växthus och t. o. m. elektrisk uppvärmning av kalljord i viss mån påminna om hantverk. Som förut nämnts och såsom av kartan framgår, ligga inom stadsbygden en hel del småföretag, mestadels som reliktföreteelser, men

TABELL 20.

Uppgifter om företag av övervägande servicekaraktär (funktionen mest betecknande för företagets art) i Jönköping år 1931 (omsättningen avser år 1930).

Företagets art	Antal företag	Omsättn. tusen kr.	Antal syssels. pers.	Dir. drivkr. hkr.
Riks-, affärs-, spar- och hypoteksbank m. fl.	15	—	97	—
Försäkringsbolag, -förening, -byrå, -agentur	21	82	104	—
Post, telegraf, telefon	6	439	145	23
Järnväg, spårväg	6	2 410	303	—
Akeri, last- o. personbil-, busstrafik, stadsbud	77	952	190	4
Hamn- o. speditjonskontor	2	68	8	41
Sjöfart, bogsering	7	202	52	—
Rese- o. turistbyrå	1	1	1	—
Hotell, restaurang	15	1 828	286	66
Kafé, matservering, pensionat	42	958	134	4
Enskild sjukvård	5	257	66	1
Fastighetsbolag, bostadsförening	36	203	12	—
Fastighetsagentur, hyresförmedling, garagerörelse	8	119	16	—
Konsult. ingeniörs- o. arkitektbyrå, kem. station	8	102	15	4
Advokat- o. revisionsbyrå	10	245	36	—
Arbetsförmedling, annonsbyrå	4	34	8	—
Hyg. inst., frisørsalong, badinrättning	36	333	106	4
Tvätt- o. strykinrättning	13	56	34	30
Renhållning, sotning	8	134	37	19
Teater, biograf	4	285	24	16
Biljarder o. d.	3	59	5	—
Skrivbyrå, pantlåneinrättning, auktionskammare	4	41	8	—
Summa	331	8 808	1 687	212

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga sådana från 1931 års företagsräkning, erhållna från K. Kommerskollegium. Rubrikerna äro liksom för tab. 18 och 19 tagna ur Preliminära huvudresultat från 1931 års företagsräkning (Bilaga till Kommersiella meddelanden nr 6, 1935), men förenklade, så att de passa till Jönköpingsföretagen.

de större företagen ligga på grund av sitt stora arealbehov utanför. Det stora antalet företag, 37, med ett medeltal sysselsatta av c:a 5, gör konkurrensen svår. Denna förvärras dessutom genom försäljningen av trädgårdsprodukter på torgen från annat håll, bl. a. från Skåne. Å pl. XI är under beteckningen ekonomiträdgårdar även inlagda s. k. koloniträdgårdar, mindre arealer, som förekomma å obebyggda tomter här och var i stadsbygdens utkanter, t. ex. i kvarteren Enighet, Falken och Falkenberg i östra stadsdelen och i västra delen i Lödöse, Lyckan, Lyran och Linden, Malen m. fl. områden, samt

några större arealer å Ståltorpsområdet och vid Kortebo station vid stadsgränsen i norr.

Om större delen av de mer eller mindre centralt hopade företagen gäller, att de äro detaljhandelsföretag och främst orienterade med hänsyn till »hela stan» och dess handelsområde med »fjärrkunder». De företagsagglomerationer av detaljhandelskaraktär, som förekomma på andra ställen inom stadsbygden, äro främst orienterade med hänsyn till »närkunder». Sådan anhopning av företag förekommer i vissa kvarter, t. ex. Jeriko, Jullen, Juno, Kronan, Läderlappen och Myran, vilka tillgodose befolkningsagglomerationerna i »tätbygdens», den slutna stadsbebyggelsens, mer eller mindre periferiska delar, såsom i »stenstaden» vid Klostrergatans nedre del, eller förstadsbefolkningen t. ex. vid Åsenvägens nedre del. Dessa företag liksom de, som äro belägna bland Bymarkens förstadsbebyggelse och villaagglomerationerna runt staden ända bort till Sanna, tillgodose närbefolkningens behov av diverse livsmedel och beklädnadsartiklar samt av reparationer. Som en gördel runt »tätbygdens» företagsanhopningar ligga en mängd industriföretag, som genom sin storlek skilja sig från företagen inne i tätbygden. De äro i viss mån reliktföreteelser inom stadsbygden, därigenom att bostadsområdena, som de ofta från början legat utanför, vuxit ut periferiskt förbi dem. Deras agglomerationer äro givetvis med hänsyn till företagens stora arealer mindre intensiva. Deras krav på utrymme samt stadsplaneförhållandena ha, jämte närheten till godstransportmedlen järnväg och sjöled, huvudsakligen varit avgörande för lokaliseringen. De företag, som ligga i nyssnämnda industrigördel, och som ha personligt initiativ att tacka för sin tillkomst, ha nämligen till största delen regionalt avsättningsområde och skrymmande eller tunga råvaror i motsats till de flesta av de innanför gördeln belägna företagen, som ha ett större eller mindre lokalt avsättningsområde.

I det föregående ha nämnts åtskilliga exempel på växlingar av industri inom samma område eller rent av samma fabrik. Sådan växling är ju mycket vanlig bland affärsföretagen men förekommer icke heller så sällan inom industrin och är således en orsak, som innesluter de ovan angivna för lokaliseringen. I händelse ett större företag lämnar sitt område, såsom varit fallet med Klosters fabriker eller Junebrofabriken, uppstå här agglomerationer av industrier, i det förstnämnda området icke mindre än 7 smärre industrier, i det senare däremot 3 större industrier, vilket framgår av tab. 16 (pl.

VI).¹⁾ Historiska skäl spela en icke liten roll för lokaliseringen av en hel del industrier i tätbygden, där de vuxit upp från hantverk. Lokaliseringens orsaker för ett företag måste alltså ses dels mot förhållandena vid anläggningen, dels mot de nutida för dess kvarblivande på platsen (*Creutzburg 1925*). Tillgången till traditionellt yrkeskunniga arbetare t. ex. har spelat en icke oväsentlig roll för mek. verkstäder och skofabriker m. fl. Åtskilliga småindustrier äro delvis komplementindustrier till de större och leverera artiklar, som krävas av dessa i så begränsad omfattning, att framställningen ej »lönar sig» för storindustrin. S. k. driftkoncentration (örflyttning av produktionsstadier) utgör även en orsak till lokalisering, vare sig positiv eller negativ för staden.

Industriagglomerationen vid Dunkehallaån är i huvudsak baserad på krafttillgången där, men även andra industrier än de, som äro »bundna» vid fallen, ha dragits dit genom tillgången till lämpliga tomter och lokaler. I industriområdet vid ån äro hopade icke mindre än ett 20-tal företag, varav c:a hälften i kvarteret Rubinen kring åns nedre del, där även de större företagen äro belägna. Det är företaget av de mest skiftande slag, som funnit det fördelaktigt att slå sig ner här, där fordom »kvarnar» av skilda slag, ännu på 1800-talet över ett dussin, utnyttjade vattenkraften. De större företagen äro en snickerifabrik (med egen ångkraftcentral), en skofabrik och en metallvarufabrik. Övriga företag äro en bleckvarufabrik med ett 10-tal arbetare, som genom sin tillverkning av termosflaskhylsor kompletterar den förut omnämnda fabriken för termosflaskor i kvarteret Medaljen, samt 6 andra metallindustriföretag, varav ett för tändsticksmaskiner (1931), 4 kem.-tekniska företag, varav ett för glaspulver för tändsticksindustrin, 4 företag inom textilbranschen samt dessutom ett mejeri och en mjölkvarn, den gamla »hospitalskvarnen». Denna ligger liksom 3 övriga företag å det gamla området för fläktfabriken, som själv i sin tur förlagts till ett större industriområde i kvarteret Pilten.

För övrigt har tillgången till drivkraft endast varit av sekundär betydelse för industrilokaliseringen i sin helhet i Jönköping. Emellertid är det givet, att tillgången till elektrisk energi var som helst inom ett område underlättar en ekonomisk lokalisering ur andra synpunkter. Såsom framgår av tab. 21, är industribehovet av

¹⁾ I f. d. yllefabriken i kvarteret Fabriken har skofabriken från kvarteret Rubinen jämte några småföretag nyligen inflyttat.

TABELL 21.

Sammandrag av tabellerna 18—20. (Siffrorna inom parentes avse hela riket.)

Näringsgren	Företag		Omsättning		Syssels. pers.		Dir. drivkraft	
	Antal	%	Tusen kr.	%	Antal	%	Hkr.	%
Ren industri o. urproduktion	508	34,2 (38,5)	44 334	39,2 (36,0)	6 695	59,9 (57,3)	10 555	90,8 (91,3)
Industri o. detaljhandel	195	13,1 (7,2)	16 867	14,9 (9,6)	1 400	12,5 (9,2)	647	5,6 (3,4)
Partihandel	78	5,3 (4,2)	20 626	18,3 (25,8)	276	2,5 (3,6)	73	0,6 (0,6)
Detaljhandel (o. parti-)	374	25,2 (23,3)	22 397	19,8 (17,8)	1 127	10,0 (10,5)	142	1,2 (0,8)
»Service»	331	22,2 (26,8)	8 808	7,8 (10,8)	1 687	15,1 (19,4)	212	1,8 (3,9)
Summa	1 486	100,0 (100,0)	113 032	100,0 (100,0)	11 185	100,0 (100,0)	11 629	100,0 (100,0)

direkt drivkraft icke mindre än c:a 10 500 hkr. Större delen av drivkraften är numera elektrisk, och förbrukningen har sedan 1913 mer än 10-dubblats, och över 45 % av energimängden, som förbrukas inom staden, användes till kraft och värme (tab. 22). Av pl. VII framgår också, att i närheten av de större industrierna äro de största transformatorstationerna belägna, eftersom dessa äro anslutna till högspänningsnätet, ehuru belägna inom stadens likströmsområde. Av samma bild framgår hur antalet telefonabonnenter grupperas i stort sett på samma sätt som företagen.

Gasbelysningen, som ju daterar sig från 1860-talet, och som var en väsentlig vinst för fabriksarbetet, har nu nästan försvunnit, ehuru gasen som värmekälla vid vissa industriarbeten, smältnings- och lödningsarbeten etc., spelar en viss roll (tab. 22, pl. VIII). Exempel härpå är den förut nämnda termosflaskfabriken (för hopsmältning av termosflaskornas ytter- och innerväggar), som är gasverkets största gaskonsument. Utom tändsticksfabriken (för lödning av plåtkistor) och tryckerierna (för smältning av stilmetaller) äro regementet (A. 6) och sjukhusen jämte restaurangerna de största förbrukarna av gas.

Även industriens vattenförbrukning är betydande, 1/3 av hela stadens konsumtion, vilket framgår av tab. 22. Såsom framgår av taxorna för elektricitet, gas och vatten är industrin såsom största konsument särskilt gynnad utom i fråga om vatten, där hushållsförbrukningen är störst. De stora överskott, som elektricitetsverket lämnar till stadens budget (tab 7), motivera en sänkning av elektricitetspriset för enskild belysning, (som förbrukar 1/3 av elektriciteten), och för vilken priset höjts 1913, under det att det för övriga förbrukare sänkts.

TABELL 22.

Uppgifter om I elektricitet, gas, vatten och avlopp åren 1910 och 1930, II elektricitetsverket, III elektricitet, IV gas, V vatten åren 1913 och 1931 i Jönköping. (Jfr pl. VII, VIII.)

I. Elektricitet, gas, vatten och avlopp.

År	Befolkning Antal	El. energi 1 000 kwt	Gas 1 000 kbm.	Vatten 1 000 kbm	Gas- ledning m	Vatten- ledning m	Avlopps- ledning m
1910	26 969	446	1 323	790	19 747	12 577	11 966
1930	30 818	4 566	1 481	1 366	47 944	46 669	53 799
Ökning % ...	15	923	12	73	143	271	350

II. Elektricitetsverk.

År	Elektricitet: Kraftkälla o. ström (L = lik-, V = väx.)	El. ledningsnät					
		Högspänn. (10 000 V)			Lågspänn. (norm. 220 V)		
		Luftledn. km.	Jordkabel km.	Trans- form. antal	Luftledn. km	Jordkabel km	Abonment. antal
1913	Ångkraft, L	—	—	—	26,1	31,3	1 898
1931	Vatten ¹⁾ , L, V	11	32,7	39	55,1	52,3	10 328

III. Elektricitet.

Ändamål	Förbrukning:				Pris: öre pr kwt	
	1913		1931		1913	1931
	1 000 kwt	%	1 000 kwt	%		
Spårvägarna.....	257,1	34,7	708,9	15,5	14	11
Allm. belysning	22,7	3,1	142,0	3,1	22	19
Enskild belysn.	263,3	35,5	1 546,7	33,7	31	33
Kraft o. värme	191,1	25,7	2 088,1	45,5	14	13
El.-verket	7,5	1,0	100,0	2,2	—	—
S:a nyttiggjord..	741,7	100,0	4 585,7	100,0	20	19

IV. Gas.

Ändamål	Förbrukning:				Pris: öre pr kbm	
	1913		1931		1913	1931
	1 000 kbm	%	1 000 kbm	%		
Allm. belysning	170,4	11,4	133,6	8,7	12	27
Enskild belysn.	321,7	21,5	26,4	1,7	16	28
Värme	961,7	64,4	1 348,4	88,0	10	19
Gasverket	40,6	2,7	24,5	1,6	—	—
S:a nyttiggjord..	1 494,4	100,0	1 532,9	100,0	11	19

¹⁾ Edeskvarna vattenkraftstation samt Röttle vattenkraftstation (som även levererar energi till Huskvarna elektricitetsverk m. fl.) huvudsakligen. (Sedan 1934 levererar även Trollhättan energi genom en direkt ledning.)

TABELL 22. (Forts.)

V. Vatten.

Ändamål	Förbrukning:				Pris:	
	1913		1931		öre pr kbm	
	1 000 kbm	%	1 000 kbm	%	1913	1931
Hushåll	625	68,2	796	58,8	4	10
Industri	242	26,3	458	33,8	14	25
Allm. behov.....	50	5,5	100	7,4	14	25
S:a nyttiggjord..	917	100,0	1 354	100,0	7	16

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga dels uppgifter ur Jönköpings Historia, IV, kap. Stadens affärdrivande verk och ur Sv. off. statistik, Industri 1930, tab. 0 och Sv. Elektricitetsföreningens statistik för driftsåret 1931 samt Jönköpings komm. affärsverks årsberättelser angivna år, dels uppgifter, erhållna från Jönköpings stads byggnadskontor jämte Stat. uppgifter för 1913 och 1931, utgivna av Sv. komm.-tekn. föreningen.

3. Kommunikationer.

De Geer betonar i sina stadsgeografiska arbeten ständigt kommunikationernas betydelse för stadsbygdens olika företeelser. Utom »samfärdsytor», såsom järnvägs- och hamnområden med olika detaljer för t. ex. storstäderna vid Östersjön (*De Geer 1912*) samt järnvägs- och fartygsleder, anger han även förortsvägar och bilrouter, t. ex. för Falun (*De Geer 1924:1*), slutstationer för busslinjer för Göteborg. Dessutom utmärker De Geer spårvägarna för Stockholm och Göteborg, deras knutpunkter för Stockholm, graderade efter betydelse, och för Gävle spårvägslinjerna med hållplatser. Han markerar särskilt i Gävle spårvägslinjernas gemensamma sträcka inom affärsområdet, varinom han även anger huvudgatkorsningen och områdets medelpunkt samt bankcentrum. Han bedömer företagens centrala läge efter längdavståndet från medelpunkten och bostadsområdenas även efter tidsavstånd härifrån. För Falun anger han å karta avståndskurvor för 500 och 1000 meter från affärsområdets gräns (utan hänsyn till de topografiska förhållandena). För Göteborg har han också en karta, visande Göteborgs tillgängliga stadsyta från spårvägarnas och busslinjernas hållplatser (med antalet linjer angivet) med mindre än 30 minuters resa eller motsvarande gångtid och restid kombinerade, även här utan hänsyn till topografi. Ytans ytterkontur är erhållen med tillhjälp av cirklar med olika radier i proportion till tiden och med hållplatserna som medelpunkter. Bobek har för Innsbruck (*Bobek 1928, s. 353*) angivit isokronerna för 10, 15 och 20 min. från trafikmedelpunkten på

grundval av spårvägstrafiken enbart och med inräknande av halva intervallen mellan turerna. Han konstaterar, att utanför 15 min.-isokronen uppgår »Ladendichte» till högst 50 %, och att den naturliga stadsgränsen nära överensstämmer med 20 min.-isokronen, beroende på topografiska förhållanden i vidsträckt bemärkelse. På en annan karta anger han passagerarfrekvensen i medeltal pr dag grafiskt med olika linjebredd för spårvägslinjerna, därjämte busslinjernas antal. De Geer nöjer sig såsom de flesta övriga stadsgeografer, med att å kartan ange trafik- och butiksgator av olika ordningar (*De Geer 1923*). Schöck utmärker för Heilbronn samtidigt med affärgator huvud- och bitrafikgator utan angivande av graderingsgrunden och Leighly endast huvudtrafikrouter. Tengstrand har för Alingsås affärsområde uttryckt »trafikintensiteten» i »antal mötande personer pr meter» (minst en person på varannan meter) dock utan angivande av källan för statistiken. Metodens värde är ju helt beroende av denna statistiks tillkomstsätt genom räkning eller endast temporär uppskattning. Tengstrand har även utsatt isokroner för 10, 20 och 30 min. gångtid för att visa deras relation till bebyggelsens utsträckning. Som förebild har Tengstrand haft Söderlunds isokronkartor för Stockholm, å vilka Söderlund anser 30 min.-isokronen för samtliga reguliära trafikmedel ange Stor-stockholms omfattning. Hals' trafikundersökning för Oslo har, ehuru i första hand stadsplanetekniskt, även geografiskt intresse genom kartorna, som visa trafikens övervägande radiella inriktning (*Hals 1929*). Dessa visa trafikintensiteten och fördelningen, dels för spårvägs- och buss- trafik (vardera), dels för bilar och hästskjutsar sammanräknade, dessutom isokronzoner för 5, 10, 15 och 20 min. för spårvagnar inom staden. För förstadsbanor och bussrouter (vardera) utom staden anger Hals isokronzoner i olika färgförhållanden för 30, 40 och 60 min. (färdtid) från centrum av Oslo utan angivande av intensiteten å linjerna, som å övriga kartor är angiven i mm-bredd.

Hassinger betonar, att avståndet mellan bostads- och arbetsplatsen influeras av färdtiden, färdpriset och turantalet mellan storstadskärnan och den perifera bebyggelsen (*Hassinger 1910, s. 48*). De tre nämnda faktorerna anser han med rätta bestämma gränsen för storstadsbefolkningens dagliga masstrafik och därmed »den naturliga storstadsgränsen», som han före Söderlund på liknande sätt som denne för Stockholm sökt ange för Wien genom 60 min.-isokronen, dock modifierad av turantalet och färdpriset. Genom att dividera trafikdagen (kl. 5—24) med antalet turer beräknar han me-

delvänttiden och inberäknar sedan i medelfärdtiden halva intervallen mellan turerna samt gångtiden (1 km. = 10 min.) till närmaste reguliära trafikmedel. Om inräknandet av väntetiden skriver Hassert med rätta, att detta är berättigat blott för tät lokaltrafik, icke för fjärrtrafik, där man rättar sig efter tidtabeller (*Hassert 1931, s. 88*). För färdpriset tar han den för de viktigaste sträckorna gällande tariffen som enhet och omräknar de övrigas färdtid efter denna. En längre färdtid kan alltså eventuellt i sina verkningar utjämnas av ett lägre färdpris, vilket för övrigt i många fall torde ha större betydelse än färdtiden. »60 min.-isokronen» blir på detta sätt en kurva, förenande alla orter med samma tillgänglighet (»mittlere Erreichbarkeit») från Wiens centrum. Kant har ett 10-tal kartor (planigram), som med interpolerade kurvor mellan 130 observationspunkter inom staden visa olika slags trafik (centripetal, centrifugal och total) samt antal åkdon och fotgängare vid olika tider. Av dessa planigram framgår enligt Kant, att trafiken har övervägande radiell inriktning, och att den tangentiella endast har betydelse i industriområdenas grannskap. Vidare är mitt på dagen den centripetala trafiken övervägande, mot kvällen tvärtom, och antalet åkdon ökas procentuellt, jämfört med fotgängare, utåt periferien av staden (centrifugalt) (*Kant 1927, s. 40*). På grundval av dessa planigram har han på ännu ett planigram inlagt primära och sekundära trafikleder samt dessutom »nya» vägar, järnvägs- och vattenleder, parker och boulevarder, öppna platser och gamla och nya torg. Ehuru Kants interpolationsmetod är ganska acceptabel ur den synpunkten, att den lämnar trafiklederna fullt synliga, lämnar den dock åtskilligt att önska i avseende på överskådlighet. Det övliga sättet att grafiskt ange trafikintensiteten i proportionell bredd å trafikleden, om det över huvud taget går att använda, är ofta metodiskt oriktigt genom att uppta stora ytor utanför trafikleden, som även döljes.

Författaren har för Jönköping angivit den »fria» trafiken i proportion till »volymen» genom att markera den som »rör» mellan räkningspunkterna (pl. IX). Först härigenom har möjlighet vunnits dels att överhuvud återge densamma, dels att kunna å kartan inlägga linjetrafiken för spårväg, omnibus och järnväg. Även dessa ha återgivits efter en annan metod än den vanliga för att kunna visa dels intensitet, dels turantal. Intensiteten, antalet personer pr tur, har här återgivits i linjelängd i stället för som vanligt bredd, och turantalet har återgivits genom avståndet mellan linjerna, som beteckna turintervall, mätt i trafikdag (kl. 6—24). Intervallen har

efter Hassingers metod erhållits genom att dividera trafikdagen (1) med antalet dubbelturer (»tur och retur») pr dag eller 7 med antalet dubbelturer pr vecka. Å kartan har dessutom inlagts isotimer (angivande färdpris) och isokroner (angivande färdtid) samt ekvidistanta cirklar, angivande såväl avstånd som gångtid för fotgängare (85 meter = 1 min.). Då den därjämte anger trafikstationerna och bilparkeringsplatserna, anser författaren den vara ett första försök att adekvat återge hela trafiken å körbanorna i en stad å en karta. Det intima sambandet mellan bebyggelsen och trafiken framträder emellertid först genom jämförelse med pl. XI, där såväl gator och befolkningsprickar som industriytor och nivåkurvor äro inlagda. Någon isokron som »naturlig gräns» för Jönköping är icke möjlig att utpeka på grund av stadens säregna topografi, vilket stämmer väl överens med förhållandet, att stadens inomtrafikfrågor, rörande spårvagnar och bussar, äro så gott som omöjliga att lösa på ett tillfredsställande sätt.

Å omlandskartan (pl. X) har, såsom framgår av anmärkningen till kartan, isokroner inlagts för varje trafikslag särskilt, men isokronerna för tåg och ångare anslutits till bussisokronerna, där busslinjer gå utmed järnvägar eller Vätterstranden. Därigenom samt genom de inlagda isotimerna fås en enhetlig uppfattning av tillgängligheten i enlighet med Hassingers intention. Genom de inlagda befolkningscirklarna framgår relationen mellan turantal och befolkningstäthet, vilken sistnämnda är den mest dominerande »topografiska» faktor för linjetrafiken. Den övriga (fria) trafiken inom området är endast ofullständigt känd, och i den mån den berör Jönköping endast angiven i tabellarisk form liksom godstrafiken för tåg och ångare.

Ehuru stadsbilden i första hand präglas av bebyggelsen, är det dock trafiken, som ger liv åt densamma. Intensiteten av och rytmen i trafiken avspeglar också livet i staden i dess olika delar och under olika tider. Den lokala (inre) trafiken är betingad av stadens differentiering eller struktur. Gångtrafiken, varöver tyvärr statistik saknas, är i stor utsträckning en pendeltrafik mellan bostads- och arbetsplats, och rytmen i densamma bestäms av arbetsperiodernas början och slut. Den största gångtrafiken torde affärsområdet och främst affärsgatorna där ha, då ju butikernas läge betingas så gott som uteslutande av gångtrafiken. Fordonstrafiken indelas lämpligen i två slag, regelbunden eller linjetrafik och fri eller övrig trafik. Båda slagen av fordonstrafik visa en rytm, som i linjetrafiken tar sig uttryck både i turantalet (större vissa dagar) och passagerare-

Trafikräkning
fredagen den 27 april 1934 kl 6-21

Jämförelse mellan trafiken på Svängbron och Klaffbron

Motorfordon, lastfordon samt spår-vagnar	Svängbron norra bron	Klaffbron södra bron
Totalt antal fordon pr dag	477 st	3 037 st
Höru lastbilar och omnibusser	210 st	894 st
Både broarnas sammanlagda fordonstrafik förhålls således	13,6 %	86,4 %
<i>Medeltal</i>		
Antal fordon pr tim.	32 st	202 st
Wäkt motsvarar ett tidsintervall mellan varje fordon är	1 min 53 sek	17 $\frac{1}{2}$ sek
<i>Max trafiktäthet</i>		
Antal fordon pr tim	47 st	281 st
Räknat mellan kl.	11-12	17-18
Detta motsvarar ett tidsintervall mellan varje fordon är	1 min 16 $\frac{1}{2}$ sek	12 $\frac{1}{2}$ sek

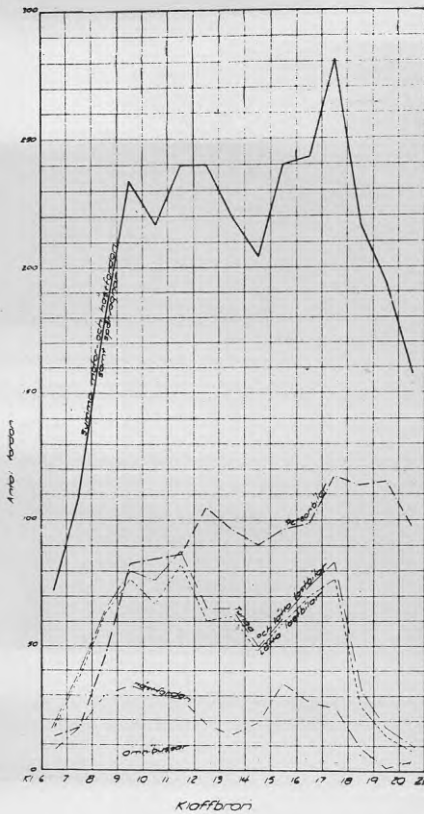
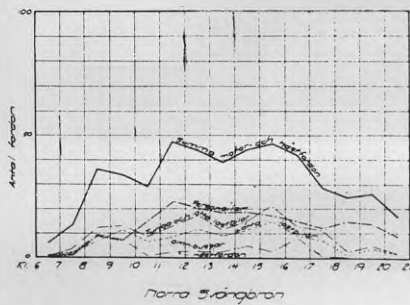


Diagram över fordonstrafiken

Fig. 18. Diagram över fordonstrafiken (utom cykeltrafiken) på Klaffbron och Svängbron över hamnkanalen fredagen den 27 april 1934 kl. 6-21. (Enl. Jönköpings stads byggnadskontor). (Jfr tab. 23.)

antalet och hos den övriga trafiken i antalet fordon. Denna rytm framgår bäst, där trafikintensiteten är störst. På grund av de topografiska förhållandena i Jönköping och gatunätets utformning är detta fallet på broarna över hamnkanalen, Jönköpings »sluss», knutpunkten för gatuförbindelserna mellan öster och väster. Trafiken över den norra bron (svängbron) är på grund av bronns sämre läge väsentligt mindre än över den södra (klaffbron) (fig. 18 och 19). Fordonstrafiken över hamnkanalen är visserligen nära fem gånger mindre än vid slussen i Stockholm (Larsson 1934) men i förhållande till folkmängden nära tre gånger så stor. Den fria trafikens omfattning för övrigt, såsom den framgår av en trafikräkning enligt

Trafikräkning
fredagen den 27 april 1934 kl. 6-21.

Jämförelse mellan trafiken å Svängbron och Klaffbron

Cykeltrafik	Svängbron norra bron	Klaffbron södra bron
Totalt antal cyklar per dag	539 st	5810 st
Både bronnas sammanlagda cykeltrafik fördelar sålunda	9 1/2 %	91 1/2 %
<u>Medeltal</u>		
Antal cyklar per tim., vilket motsvarar ett tidsintervall mellan varje cykel av	36 st	587 st
1 min 40 sek	1 min 40 sek	9 1/2 sek
<u>Max trafikföret</u>		
Antal cyklar per tim.	71 st	781 st
Räknat mellan kl.	17-18	15-16
Detta motsvarar ett tidsintervall mellan varje cykel av	51 sek	4 1/2 sek

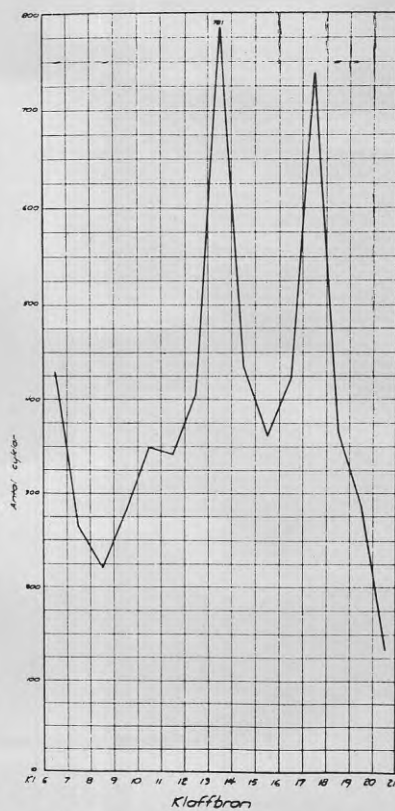
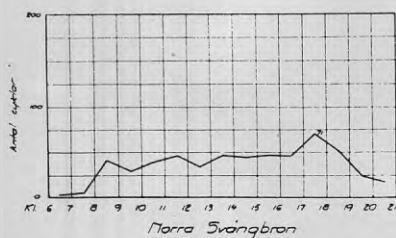


Diagram över cykeltrafiken

Fig. 19. Diagram över cykeltrafiken å Klaffbron och Svängbron över hamnkanalen fredagen den 27 april 1934 kl. 6-21. (Enl. Jönköpings stads byggnadskontor). (Jfr tab. 23.)

tab. 23, är framställd å pl. IX. Denna trafikräkning resulterade i förbud för genomgångstrafik med omnibussar och lastbilar genom östra Storgatan mellan kl. 7 och 24, och därmed följde en ökning av trafiken över svängbron. Östra Storgatan, liksom de flesta övriga gator, ursprungligen »fägator» i det äldre gatunätet, är nämligen föga anpassad för den alltjämt ökade motortrafiken och tarvar åtgärder av det ena eller andra slaget, t. ex. breddning, eller såsom här avledning av en del trafik, för att tillgodose trafikbehoven (*Corbusier 1929*). En ytterligare avledning av Östra Storgatans trafik kan ske genom Odengatans förlängning åt öster. Genom Kämpevägen avledes en del trafik från broarna. Med den ökning av trafikhastigheten, som

TABELL 23.

Trafikuppgifter för 14 trafikräkningspunkter inom Jönköpings stadsplanlagda område den 27/4 1934 (kl. 6—21), i punkt 5 kompletterade med uppgifter från 23/10 samma år: antalet motorfordon (utom omnibusar), andra fordon (utom spårvagnar) och % trampcyklar av summan av dessa. (Jfr pl. IX, fig. 18, 19.)

Punkt nr	Trafikled och event. avsedd del (N, S, Ö, V)	Bilar		Cyklar		Dragfordon		Summa fordon	% trampcyklar
		Last-	Person-	Motor-	Tramp-	Häst-	Hand-		
1	Björnebergsvägen	155	175	38	473	39	—	880	53,8
	Kortebovägen N	137	119	22	506	33	2	819	61,8
	» S	292	294	60	979	72	2	1 699	57,7
2	Dunkehallavägen	132	297	28	517	40	—	1 014	51,0
	Västra Storgatan	483	661	101	1 543	100	12	2 900	53,3
	Lyckhemsgatan	88	87	10	614	38	1	838	73,2
	Kortebovägen	402	382	89	1 423	85	11	2 392	59,5
3	Åsenvägen V	231	233	70	647	104	17	1 302	49,7
	» Ö	185	204	47	219	71	15	741	29,6
	Bäckalyckevägen	46	29	23	428	33	2	561	76,3
4	Norra Hammarsvägen N	127	152	45	396	14	—	734	53,9
	» S	220	306	67	632	39	—	1 264	50,0
	Värnamovägen	193	154	22	236	25	—	530	44,5
5	Tenhultsvägen	146	209	25	453	46	2	881	51,4
	Yttre Ljungarumsvägen	88	111	19	540	30	—	788	68,5
	Östra Järnvägsgatan ...	234	320	44	993	76	2	1 669	59,5
6	Huskvarnavägen V	359	453	75	503	17	2	1 409	35,7
7	Gjuterigatan Ö	385	485	74	2 761	131	35	3 871	71,3
	» V	87	97	19	787	60	7	1 057	74,5
	Barnarpsgatan N	205	292	36	1 132	36	14	1 715	66,0
	» S	507	700	94	2 832	139	46	4 318	65,7
8	Västra Storgatan V ...	349	625	76	2 642	47	21	3 760	70,3
	» Ö ...	693	1 211	135	5 288	131	55	7 513	70,5
	Kyrkogatan	484	780	100	3 454	125	51	4 994	69,2
	Parkgatan	265	445	79	1 936	41	30	2 796	69,3
9	Klafbron	826	1 227	139	5 810	303	123	8 418	69,0
	Södra Strandgatan	264	242	15	274	35	13	843	32,5
	Östra Storgatan	722	1 316	143	5 900	286	118	8 485	69,5
	Hotellplan	264	451	40	490	92	29	1 366	35,9
10	Svängbron	150	193	29	539	45	39	995	54,3
	Norra Strandgatan	145	159	22	405	24	35	790	51,3
11	Hamngatan	192	121	23	1 039	157	93	1 625	63,9
	Parkvägen	53	59	16	372	50	27	577	64,4
12	Östra Strandgatan	342	224	48	492	86	11	1 203	40,9
	Södra »	348	228	28	646	125	24	1 399	46,1
	Odengatan	269	136	35	663	105	20	1 228	54,0
	Hovrättsgård	258	200	24	466	78	10	1 036	45,0
13	Tullportsgatan	94	65	13	397	54	10	633	62,7
	Odengatan Ö	164	140	52	845	69	7	1 277	66,2
	» V	217	158	48	842	87	15	1 367	61,6
14	Östra Storgatan Ö	520	728	131	1 587	86	38	3 090	51,3
	» » V	453	652	105	1 783	75	17	3 085	57,8
	Norra Strandgatan	188	194	52	320	17	15	786	40,8
	Östra Järnvägsgatan ...	87	255	27	389	6	5	655	59,4

Anm. Trafikräkningarna ha utförts av Jönköpings stads byggnadskontor för dess syften. Utom nämnda tvenne räkningsdagar, av vilka den första är en fredag och den senare en tisdag, ha trafikräkningar gjorts tisdagen den 24/7 s. år och tisdagen den 22/1 1935. Fredagens trafik kan anses närmast motsvara medelvärdet för veckans olika dagar och tiden omkring den 1 maj kan anses representativ för årsmedelvärdet. (Svenska väginstitutets meddelande 1926). Förf. har därför föredragit att ange trafiken den 27/4 1934 med modifikation för punkt 5 (och för Östra Järnvägsgatan vid punkt 14) på grund av en tillfällig trafikökning där. Tyvärr saknas uppgifter om antalet fotgängare.

TABELL 24.

Trafikuppgifter om Jönköpings spårvägar åren 1910 och 1930.

År	Km spår	1000 passagerare	Ant. resor pr invån.
1910	4,5	1 305	48
1930	12,0	3 198	95
Ökn. %	167	145	98

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga sådana från årsberättelsen för Jönköpings kommunala affärsverk 1930, sammandrag av trafikstatistiska uppgifter.

åtföljt motortrafiken, ha även trafikledernas kapacitet förbättrats, men ej tillräckligt i jämförelse med trafikens volymökning. Ett visst hinder för gatutrafikens anpassning efter hastigare trafiktempo utgöra spårvägarna med sina många hållplatser och med sin i förhållande till bilarna lägre hastighet. Påfallande äro trafikräkningens uppgifter om trampcyklarnas stora antal av fordonen. Motorfordonens ökning procentuellt 1926—31 för infartsvägarna framgår av tab. 32. Hur stor ökningen är procentuellt i de centrala delarna av staden är ej möjligt avgöra, men den torde ej vara mindre. Även trampcyklarna ha undergått en ökning, troligen ej understigande 50 % under samma tidsperiod. En bidragande orsak härtill är den omvandling, som kullerstensgatorna så småningom undergått. Några särskilda anordningar i form av cykelstigar förekomma endast undantagsvis. Cyklisterna ha nämligen av myndigheterna betraktats såsom ett nödvändigt ont, som måst tolereras, men ej mera.¹⁾

En allmän ökning av trafiken bestyrkes av statistiken för spårvägs-
trafiken (tab. 24). Antalet resor pr innevånare har mer än fördubb-
lats, jämfört med 1910, om härtill lägges kvoten för omnibusslinjerna
å de lokala trenne linjerna, Klaffbron—Juneholm, Klaffbron—Marie-
bo och Järnvägstorget—Råslättsområdet. Trafiken har således ökat
mycket fortare än folkmängden, som endast ökat 15 % sedan 1910.
Den allmänna trafikökningen i inomstadstrafiken påskyndas av
stadens fortskridande differentiering och uppkomsten av nya perifera
bostadsområden. Spårvägarna (anlagda 1907), som 1910 endast
hade en längd av 4½ km, ha, genom utsträckning till Torpa, Rosen-
lund och Bymarken, 1930 fått en längd av 12 km, och omnibusslin-
jerna till Mariebo-, Juneholm- och Råslättsområdet (1934 även till
Fridhem och Ljungarums kyrka) ha tillkommit. Dessa senare till-
godose dock, jämfört med spårvägarna, ej så väl trafikbehovet, dels

¹⁾ Å den under anläggning varande, över 20 m. breda, autostradan mellan Hus-
kvarna och Jönköpings stadsbygder har plats verkligen reserverats för två cykelbanor.

TABELL 25.

Spårvagnstrafiken i Jönköping år 1930.

Trafikerad sträcka och linjenamn samt dess beteckning å pl. IX	Dubbl. tur. pr dag	Med. inter- vall: tr. d. ¹⁾	Person. pr tur	Pers. i vard. riktn.	
				pr dag	pr vecka
Rosenlund—Tegelbruksg. (Ö. Storg.) Röda linjen..... R1	30,7	0,033	12,5	385	2 695
Tegelbruksg.—Undergången (Ö. Storg.) Röda linjen..... R2	122,7	0,008	12,5	1 537	10 759
Kasernerna—Undergången (Ö. Järnvägs.) Gröna linjen G1	122	0,008	12,5	1 529	10 703
Undergången—Barnarpsg. (Ö. o. V. Storg.)..... R2, G1	244,7	0,004	12,5	3 068	21 476
V. Storg.—Torpa (Barnarpsg., Brunnsg., Klos- terg.) R2	122,7	0,008	12,5	1 537	10 759
Barnarpsg.—Stadsparken (V. Storg., Dunkehällavägen) G1	122	0,008	12,5	1 529	10 703
Stadsparken—Bymarken (Hallmansvägen) Gröna linjen G2	105,6	0,010	12,5	1 323	9 261

Anm. Uppgiften på ant. pers. pr tur på spårvägarna har uträknats på grundval av uppgifterna i årsberättelsen för Jönköpings kommunala affärsverk 1930. I passagerarantalet ha inräknats innehavarna av kort med 4 resor pr dag under den tid korten avse, och medelåkrsträckan har approximativt satts till 3 450 m. eller ungefärliga avståndet Rosenlund—Barnarpsgatan. Genom division av produkten av personantalet och denna sträcka med antalet nyttiga motorvagnkilometer erhålles ant. pers. pr tur. För sträckan Tegelbruksgatan—Rosenlund, som endast varit i trafik under sista kvartalet 1930, har ant. turer dividerats med 4.

på grund av sina glesare turer (högst 15 dubbelturer pr dag i medeltal), dels på grund av mindre kapacitet vid »topptrafik». Frekvensen pr tur är endast hälften av spårvägarnas (tab. 25, pl. IX). Såsom framgår av kartan och tabellerna ha emellertid yttersträckorna av spårvägarna även glesare turer, t. ex. sträckan Stadsparken—Bymarken (106 dubbelturer pr dag). Spårvägarnas gemensamma sträcka å Storgatan (järnvägsundergången på öster till Barnarpsgatan i väster) är givetvis bäst tillgodosedd med 245 dubbelturer pr dag, såsom framgår av kartan, och har givetvis stor personfrekvens.²⁾ Turantalet betingas av ekonomiska skäl (trafikantfrekvensen), och vissa svårigheter ha därför uppkommit att tillgodose trafikbehovet (enligt trafikanternas önskingar tätare turer) i stadsbygdens utkanter. Trafikanternas krav på de båda trafikmedlen äro väsentligt olika. Under det att halvtimmesturer med buss anses högst tillfredsställande, äro kvartstimmesturer med spårvagn det ingalunda,

¹⁾ Trafikdag är tiden 6—24.

²⁾ Denna frekvens är större, än vad som framgår av tabellen och kartan, som ju räkna med samma medeltal, ca 13 personer för alla sträckor.

och dock skall spårvagnen ha billigare avgift.¹⁾ Aktuellt för närvarande är ett bättre ordnande av kommunikationerna för de västra och södra delarna av stadsbygden. Ett projekt från Kommunala affärsverken om en framtida utbyggnad av spårvägslinjen från Torpa med en gren åt sydväst till S:t Larsgatan (pl. I:95) och en åt sydost åt Jordbron till har så tillvida förverkligats, att ändpunkten 1932 är förlagd till Tabergsgatan; Prästkärrsgatan, där fortsättningen är tänkt, är under färdigställande. Avsikten med denna förflyttning är givetvis att bättre tillgodose såväl Torpa- och Juneholms- som Strömsholmsbefolkningens trafikbehov. Vid alla frågor, som avse kommunikationssystemets utvidgning, är det av vikt att utreda, i vad mån spårvagnar eller bussar böra givas företräde, såvida inte spårvagnen skall vara en »kulturbana» för uppmuntran till bebyggelse, i vilket fall bekvämlighetssynpunkter gå före ekonomiska synpunkter, och det »allmänna» träder emellan. Ett allmänt intresse är otvivelaktigt att stimulera det friare och mera hygieniska bostadsbyggandet i stadsbygdens utkanter, vilket spårvägstrafiken tidigare gjort kanske i större utsträckning. Spårvägsdriftens teknik befinner sig under alla förhållanden i en ofantligt mycket långsammare utveckling än den av spår- och ledningsanläggningar obundna motordriften.²⁾ En önskvärd modernisering av spårvägsmaterialen i riktning mot bekvämare vagnar och högre körhastighet kan endast till en viss grad kompensera bussarnas större anpassningsförmåga för trafikbehovet. Såsom framgår av kartans isokroner och ekvidistanta cirklar är vinsten med spårvagnsresa c:a hälften av tiden till fots, under det att vinsten med buss är 2/3 av vandrings tiden. Emellertid är avgiften för en resa på 10 minuter med buss 25 öre och med spårvagn 15 öre.

På grund av omlandslinjernas passage genom ytterområdena äro dessa emellertid bättre tillgodosedda i trafikhänseende, än vad som framgår av lokallinjerna. Så ha t. ex. Strömsholms- och Råslättsområdena på grund härav 32 dubbelturer pr dag, eller dubbelt mot vad som angives av lokallinjen, k, och Marieboområdet 20 dubbelturer pr dag eller 50 % mer, än vad som angives av lokallinjen (pl. IX och tab. 26). Juneholmsområdet är sämre tillgodosett med enbart lokallinjens 15 turer men ligger i alla fall inom isokronen för 10 minuter. Torpa är sämre ställt genom läget utanför isokronen men har å andra sidan lättare tillgång till spårvagn. En förbättring i

¹⁾ Smålands Folkblad den 19/4 1934, artikeln Spårvägar och bussar.

²⁾ Smålands Allehanda den 26/6 1935, artikeln Kring spårvägen.

TABELL 26.

Omnibustrafiken inom Jönköping år 1930.

Trafikerad sträcka och busslinje- beteckning å pl. IX	Dubbl. tur pr		Med. inter- vall: tr. d. ¹⁾	Pers. pr tur	Pers. i vard. riktn. pr	
	dag	vecka			dag	vecka
Järnvägst.—V. Storg. (a2, c, f, g, h1, i, j, (Kyrkogatan) (k, l, q, r, t, u, x ...	42,3	295,8	0,024	5,8	245	1 713
Kyrkog.—Klaffbron (a2, c, f, g, h1, i, j, (V. Storgatan) (m, o1, v, z)	62,0	434	0,016	7,8	486	3 405
Klaffbr.—Undergång. (Ö. Storgatan) a2, c, f, g, h1, i, j	13,1	91,5	0,077	7,9	104	727
Uderg.—Kilallén (Ö. Storgatan) a2, c, f, g, h1, i ...	11,8	82,5	0,085	7,7	91	637
V. Storg.—Kungsg. (Kyrkog., Barnarpsg.) q, r, l, m, o1, k ...	36,3	253,8	0,028	7,9	286	2 003
Barnarpsg.—Klosterg. (Kungsgatan) q, r	4,3	30	0,234	3,5	15	105
Klosterg.—Vattenl.-v. (Kungsg., Åsenvägen) q, r, s, t, z2	20,0	140	0,050	5,9	118	826
Kungsg.—Jordbron (Barnarpsgatan) k, l, m, o1	32,0	223,8	0,031	8,5	271	1 899
Kyrkog.—Klosterg. (V. Storgatan) u, v, x, z, å	40,0	279,9	0,025	5,7	227	1 586
V. Storg.—Brunnsg. (Klostergatan) t, z1-2	30,4	213	0,033	5,4	164	1 147
Brunnsg.—Kungsg. (Klostergatan) s, t, z2	15,7	110	0,064	6,5	103	721
Klosterg.—Juneholm (Brunnsg., Bäckal.-v.) z1	15,2	106	0,066	4,3	65	456
Klosterg.—Bymarken (V. Storg., Kortebov.) u, v, x, å	11,6	80,9	0,086	6,4	74	517

Ann. De uppgifter, som ligga till grund för tab. 26—28 ha dels erhållits från Länsstyrelsens i Jönköping bilavdelnings arkiv, dels från koncessionsinnehavarna och deras turlistor för 1930. Samtliga turer ha åsatts årsvärde (i proportion till den tid av året de gått) för jämförelse med övriga trafikmedel. Medelintervallen mellan turerna erhålles genom att dividera 7 med antalet dubbelturer pr vecka (för en linje eller tursumman för flera). Medelantalet personer pr tur har utom i tabellen angivna fall beräknats genom division av antalet resande pr år med de olika linjerna (varom uppgift erhållits genom förmedling av Smålands och Blekinges handelskammare) med antalet turer. Genom division av resandesumman för flera linjer å viss sträcka med tursumman erhålles medelantalet personer pr tur.

Teoretiskt borde talen för resandefrekvens pr tur bli alldeles för höga genom angivna uträkning, som förutsätter hela tursträckan som reslängd. Praktiskt kompenseras emellertid den för långa ressträckan av det alldeles för låga talet för resande, varom uppgift erhållits. Detta har konstaterats genom kontrollräkning, gjord å vissa linjer dels av förf., dels av Komm. affärsverken i Jönköping. De enskilda koncessionsinnehavarnas uppgifter äro nämligen icke grundade på någon statistik utan endast uppskattade.

¹⁾ Trafikdag är tiden 6—24.

trafikhänseende för de sydvästra delarna av Torpa skulle tills vidare enklast vinnas genom förflyttning av Juneholmslinjens ändpunkt ett stycke åt söder till Torpaområdet. De busslinjer, som löpa parallellt med spårvägarna däremot få ej befordra resande enbart inom staden, utom Huskvarnalinjen bortom Rosenlund. Denna linje har å kartan sin ändstation vid Kilallén, men 1931 har denna förlagts till Järnvägstorget. Striden mellan koncessionsinnehavarna å Huskvarnalinjen och Jönköpings stad å dess spårvägars vägnar om förläggningen av ändstationen för denna linje är ett särskilt kapitel i Jönköpings kommunikationshistoria. Myndigheternas i Jönköping (inkl. länsstyrelsens) inställning till denna fråga är ett typiskt uttryck för den roll, som »det historiskt givna» även i andra avseenden spelat i stadens utveckling. I och med spårvägens utsträckande till Rosenlund förflyttades till trafikanternas stora missnöje ändstationen för Huskvarnalinjen dit. Genom hänvändelse till K. Maj:t blev emellertid ändpunkten, efter åtskilliga befogade och obefogade invändningar av stadens myndigheter, förflyttad till Järnvägstorget. En avsevärd förbättring av trafiken mellan Huskvarna och Jönköping har vidare åstadkommits genom att senare de båda städerna dels upprättat en linje med ändstation vid Rosenlund, dels en linje till Järnvägstorget, konkurrerande med den privata linjen. Härigenom ha Huskvarna och Sanna fått bättre förbindelser (minst varje kvart) med Jönköping, än vad en projekterad spårvägslinje, för att ej nämna andra sämre projekt, skulle åstadkommit. Under det den »långa linjen» (till Järnvägstorget), som förmedlar snabbförbindelse med centrum, tar c:a hälften så kort restid som den »korta linjen» (till Rosenlund) i förbindelse med spårvagn, lämnar den korta linjen å andra sidan tillträde till spårvagnsnätet för mindre avgift än den långa linjen.

Såsom framgår både av pl. IX och tab. 28 är turfrekvensen för bussarna större å Östra Storgatan bortom Kilallén än å någon annan gata, med ända till ett 50-tal dubbelturer pr dag. Av detta turantal kommer visserligen större delen på Huskvarnalinjen, men 5 andra busslinjer passera där fram till Järnvägstorget, dit 14 busslinjer samlas, och vilket således är stadens busscentralstation (1934 med byggnad för ändamålet). 4 busslinjer ha emellertid sin slutstation vid Klaffbron, en nära Kristinakyrkan och en temporärt vid Stora Hotellet. Såsom synes av pl. X och tab. 27 och 28 ha »gatornas skräck» från förr blivit ett uppskattat trafikmedel för framför allt befolkningen i Jönköpings omland. De moderna »bulldoggarna» rymma ett 60-tal personer och äro väsentligt mindre trafikhinder än

TABELL 27.

Trafikuppgifter för samtliga omnibuslinjers tursträckor inom Jönköping och dess omland år 1930. (Jfr anm. till tab. 26.)

Trafikerad vägsträcka och busslinjebeteckning å pl. X	Dubb. tur. pr vecka	Med. inter- vall: tr. d. ¹⁾	Person. pr tur	Pers. pr vecka i vard. riktn.	
Kilallén—Huskvarna (Tormenäs)	a: 1	266	0,03	10,8	2 872,8
Järnvägstorget—Huskvarna	2	1	7	10,8	10,8 2 884
Huskvarna—Pettersberg (Ådalsvägen) ...	b: 1	38,5	0,18	3,4 ²⁾	131
» » (Klevaliden) ...	2	38,5	0,18	3,4 ²⁾	131 262
Järnvägstorget—Gränna	c: 1	24	0,3	12,5	300
Gunneryd—Olmstad	2	0,5	14	12,5	6 306
Lyckåsgård—Gränna—Odesög	d: 1	14,5	0,48	12,6 ²⁾	182,7
» » »	2	6,5	1,08	12,6 ²⁾	81,9 265
Gränna—Tranås	e	14,5	0,48	6,6	95,7 96
Järnvägstorget—Ramsjöholm	f: 1	14	0,5	4,2	58,8
» —Hakarp	2	7	1	4,2	29,4 88
» —Lekeryd	g: 1	2,5	2,8	6,4	16
» —Tranås	2	17,5	0,4	6,4	112
» —Svarttorp	3	6,5	1,1	6,4	41,6 170
» —Järsnäs kyrka	h: 1	1,5	4,67	3,2	4,8
Lekeryd—Järsnäs kyrka	2	2	3,5	3,2	6,4
» —Ryd	3	2	3,5	3,2	6,4
Bälaryd—Aneby	4	3,5	2,0	3,2	11,2
Lekeryd—Aneby	5	10,5	0,67	3,2	33,6 62
Järnvägst.—Huskv.—Forserum—Aneby	i	8	0,87	7,2	57,6 58
» —Odestugu—Malmbäck	j: 1	5	1,4	10	50
» —Fintorp—Malmbäck	2	3	2,34	10	30
» —Sjöberg	3	1	7	10	10 90
» —Råslättsomr.	k	109,3	0,06	4,8	524,6 525
» —Vrigstad	l: 1	11	0,64	6	66
» —Moliden	2	6,5	1,08	6	39
» —Barnarp	3	1	4,67	6	6 111
Klaffbron—Månsarp	m: 1	7	1	13,4 ²⁾	93,8
» —Smålands Taberg	2	87	0,08	13,4 ²⁾	1 165,8 1 260
Månsarp—Bondstorp	n: 1	7	1	1,7 ²⁾	11,9
Smål. Taberg—Månsarp—Bondstorp	2	7	1	1,7 ²⁾	11,9 24
Klaffbron—Skillingaryd	o: 1	2	3,5	1,7 ²⁾	3,4
Vaggeryd—Skillingaryd	2	4	1,75	1,7 ²⁾	6,8
» —Värnamo	3	6	1,17	1,7 ²⁾	10,2 20
Skillingaryd—Uppebo—Gnosjö	p: 1	5,5	1,27	3,8	20,9
» —Hagadal—Gnosjö	2	2	3,5	3,8	7,6 29

¹⁾ Trafikdag är tiden 6—24.

²⁾ T. o. fr. järnväg övergår i medeltal 9,5 pers. pr tur.

³⁾ Talet är faktiskt, d. v. s. erhållet genom division av antalet personkm med ant. busskm år 1930.

TABELL 27. (Forts.)

Trafikerad vägsträcka och busslinjebeteckning å pl. X	Dubb. tur pr vecka	Med. inter- vall: tr. d. ¹⁾	Person. pr tur	Pers. pr vecka i vard. riktn.	
Järnvägstorget—Stengårdshult q: 1	7,5	0,93	4	30	
» —Fridhemsv. 2	6	1,17	4	24	
» —Röde påle 3	1,5	4,67	4	6	60
» —Unnaryd r: 1	5	1,4	4,3	21,5	
» —Hestra 2	2	3,5	4,3	8,6	
Järnvägst.—Angerdshestra—Unnaryd ... 3	1	7	4,3	4,3	
» —Ang—Unnaryd—Gunnarsbo —Öreryd 4	1	7	4,3	4,3	39
» —Mohärad (postbil) 5	6	1,17	1	6	6
Sofiakyrkan—Bottnaryd s	3	2,34	10	30	30
Järnvägstorget—Ulricehamn t	14	0,5	5,5 ²⁾	77	77
» —Habo—Mullsjö u: 1	12	0,58	4,4	52,8	
» —» 2	4,5	1,56	4,4	19,8	
» —Mullsjö 3	2	3,5	4,4	8,8	81
Klaffbron—Bankeryd v	48	0,15	7,2	345,6	346
Järnvägstorget—Tidaholm x	14	0,5	6,2	86,8	87
Habo—Hjo y	10	0,7	5,4	54	54
Klaffbron—Juneholm z: 1	106	0,07	4,3	455,8	456
» —Mariebo 2	93	0,08	6,6	613,8	614
St. Hotellet—Göteborg å	0,4	16,3	6,9	2,8	3

TABELL 28.

Jönköpings omlandstrafik med omnibus (tursummor) år 1930. (Jfr anm. till tab. 26.)

Trafikerad vägsträcka och busslinjebeteckning å pl. X	Dubb. tur pr vecka	Med. inter- vall: tr. d. ¹⁾	Person. pr tur	Pers. pr vecka i vard. riktn.
Kilallén—Kavla a, c, f, g, h1, i	348,5	0,02	10,06	3 510
Kavla—Lyckåsgård c	24,5	0,29	12,5 ³⁾	306
Lyckåsgård—Ravelsmark c, d	45,5	0,16	12,5 ³⁾	571
Gunneryd—Ölmstad e2	0,5	14	12,5	6
Ravelsmark—Gränna c, d, e	60	0,18	11,1	666
» —Linderås e	14,5	0,48	6,6	96
Linderås—Tranås e, g2	32,1	0,22	6,5	208
Kavla—Stensholm (Ådalsvägen) b1, f, g, h1 ...	87,5	0,08	4,5	394
Huskv.—Pettersb. (Klevaliden) . b2	38,5	0,18	3,4	131
Kavla—Tormenås a	267	0,03	10,8	2 884
Stensholm—Hakarps kyrka f	21	0,33	4,2	88

¹⁾ Trafikdag är tiden 6—24.²⁾ Talet är faktiskt, d. v. s. erhållit genom division av antalet personkm med ant. busskm år 1930.³⁾ T. el. fr. järnväg övergå i medeltal 9,5 pers. pr tur.

TABELL 28. (Forts.)

Trafikerad vägsträcka och busslinjebeteckning å pl. X.	Dubb- tur pr vecka	Med. inter- vall: tr. d. ¹⁾	Person. pr tur	Pers. pr vecka i vard. riktn.
Hakarps kyrka—Ramsjöholm ... fl	14	0,5	4,2	59
Stensholm—Lekeryd	28	0,25	6,2	174
Lekeryd—Svarttorp	24	0,29	6,4	154
Svarttorp—Linderås	17,5	0,4	6,4	112
Lekeryd—Järsnäs kyrka	16	0,44	3,2	51
Järsnäs kyrka—Ryd	12,5	0,56	3,2	40
Ryd—Bälaryd	10,5	0,67	3,2	34
Bälaryd—Aneby	11,5	0,61	6	69
Kavla—Forserum—Bälaryd ... i	8	0,87	7,2	58
Undergången—Tenhult—Sjöberg j	9	0,78	10	90
Sjöberg—Odestugu—Malmbäck . j1	5	1,4	10	50
» —Fintorp—Malmbäck ... j2	3	2,33	10	30
Jordbron—Råslättsomr. k, l, m, o1 ...	223,8	0,03	8,5	1 899
Råslättsomr.—Barnarp	20,5	0,34	5,6	115
Barnarp—Moliden	19,5	0,36	5,6	108
Moliden—Stigamodal	13	0,54	5,3	69
Stigamodal—Vrigstad	11	0,64	6	66
» —Vaggeryd	2	3,5	1,7	3
Vaggeryd—Skillingaryd	12	0,58	1,7	20
Skillingaryd—Värnamo	6	1,17	1,7	10
Skillingaryd—Aker	7,5	0,93	3,8	29
» —Uppebo—Åsenhöga p1	5,5	1,27	3,8	21
» —Hagadal—Åsenhöga p2	2	3,5	3,8	8
Åsenhöga—Gnosjö	7,5	0,93	3,8	29
Råslättsomr.—Sm. Taberg m	94	0,08	13,4	1 260
Sm. Taberg—Månsarp	14	0,5	7,5	106
Månsarp—Bondstorp	14	0,5	1,7	24
Mariebo—Stadsgr. (Asenvägen) . q, r, s, t, z2 ...	140	0,05	5,9	826
Stadsgr.—Fridhemsvägen q	15	0,47	4	60
Habo—Hjo	10,4	0,7	5,5	57
Habo—Tidaholm	14	0,5	6,2	87
Fridhemsvägen—Röde påle q1, 3	9	0,78	4	36
Röde påle—Stengårdshult q1	7,5	0,93	4	30
Stadsgränsen—Knutshult r, s, t	32	0,22	4,7	152
Knutshult—Röksberg	2	3,5	4,3	9
» —Nissastigen	30	0,23	4,8	143
Nissast. vägskäl—Röksberg r1-2, 5	13	0,54	2,8	36
» —Mulseryd—Nissast. ... r5	6	1,17	1	6
Röksberg—Unnaryd	15	0,47	3	45
Unnaryd—Gunnarsbo—Öreryd r4	1	7	4,3	4
Unnaryd—Hestra	2	3,5	4,3	9
Nissastigen—Bottnaryd s, t	17	0,41	6,3	107
Bottnaryd—Ulricehamn t	14	0,5	5,5	77
Bymarken—L. Tokeryd u, v, x, å ...	80,9	0,09	6,4	517
L. Tokeryd—Tuvebo	18,5	0,38	4,4	81
Tuvebo—Habo kyrka	16,5	0,42	4,4	73
» —Mullsjö	14	0,5	4,4	62
L. Tokeryd—Bankeryd v, x, å	62,4	0,11	7	435
Bankeryd—Habo	14,4	0,49	6,2	90

1) Trafikdag är tiden 6—24.

spårvagnarna och dessutom bekvämare och tystare fordon. Lastkapaciteten hos de moderna bussarna är ända till fyra gånger större än hos de först använda enkla »Ford-donen». Jönköping har blivit en storstation för landsvägarnas trafik, en av Sveriges »buss-städer», men så är Jönköping också en av Sveriges förnämsta vägknutar, Götalands viktigaste landsvägsknut (*De Geer 1919*), med icke blott de gamla Nissa- och Lagastigarna söderifrån utan även den gamla Eriksgatan norrifrån mot Vätterns sydända (*Mannerfelt 1934*). Sedan motorismen skapat en landsvägarnas renässans, har framdragandet av nya, men alldeles särskilt förbättrandet av gamla, vägar tagit en omfattning, som icke var förutsedd, och därmed har trafiken under det sista årtiondet mångdubblats (*Lundqvist 1932*). Av kartans isokroner framgår att även från Vrigstad och Hestra i omlandets nedre hörn på över 6 miles landsvägsavstånd Jönköping nås med buss inom $2\frac{1}{2}$ timme, motsvarande en dagsresa med hästskjuts. Större delen av Jönköpings omland ligger också innanför $2\frac{1}{2}$ -timmesisokronen. Utanför falla, fränsett smärre områden, endast bygder med spridd bebyggelse, huvudsakligen i södra delen av Mo härad mellan N:a Hestra och Skillingaryd och mellan Vrigstad och Malmbäck i norra delen av Västra härad.¹⁾ Den bästa bussförbindelsen ha givetvis tätbygderna närmast Jönköping och Vättern. Utom förbindelsen med Huskvarna, a, som kan räknas till lokallinjerna, med 266 dubbelturer per vecka (tab. 27), må först nämnas linjen till Smålands Taberg via Norrahammar, m, som har 87 dubbelturer pr vecka och med högsta frekvensen pr tur, c:a 13 personer. Hög personfrekvens har också linjen till Gränna, c, ehuru turantalet endast är 24 pr vecka (1935 över 42 dubbelturer). Ehuru med dubbelt så hög turfrekvens har Bankerydlinjen, v, ej stort mer än hälften så hög personfrekvens, c:a 7. Detsamma gäller Tranåslinjen, g, som ej har större turfrekvens än c:a 18. Emellertid ha de flesta av dessa linjer tätare turer på sträckorna närmare staden eller olikheter i turfrekvensen på andra sträckor, vilket angives genom numret efter bokstaven. Utom turerna på huvudlinjen till Tranås, g2, tillkomma till Lekeryd, gl, 2,5 turer och g3 (till Svartorp) 6,5 turer samt dessutom en linje, hl, till Järnsnäs kyrka, vadan turantalet bortom Huskvarna, Stensholm—Lekeryd, i själva verket är 28. Först genom en sådan sammanslagning av de olika linjernas tursummor fås en verklig uppfattning av omlandstrafiken, såsom framgår av pl. X och tab. 28.

¹⁾ 1935 fanns anslutning mellan busslinjen över Bondstorp, q1, och p2, söder därom.

Livligaste trafiken har givetvis sträckan till och genom Huskvarna till Kavla, med icke mindre än 348,5 dubbelturer pr vecka. I Huskvarna ombesörjes trafiken uppåt höjderna av en lokal linje med alternerande turer över Ådalsvägen och Klevaliden, men Huskvarnalinjen från Jönköping har sin ändpunkt uppe vid Tormenås.¹⁾ Den stora turfrekvensen på sträckan Lyckås gård—Ravelsmark, c, d, c:a 46, beror på en linje, d, till Ödeshög via Gränna med anslutning till järnvägarna å ömse håll, i söder Jönköping—Gripenbergs järnväg. Närmare Gränna tillstöter en linje, e, Gränna—Tranås, och höjer turfrekvensen till 60 norr om Ravelsmark. Den livliga trafiken till Råslättsområdet beror dels och huvudsakligen på lokal-linjen, k, dels på den förut omnämnda Smålands Tabergslinjen, m, och turantalet stiger till 224 norr om Råslätt, varifrån huvudparten av trafiken, 94 turer, avledes till Smålands Taberg, under det åt Barnarp gå endast c:a 21 turer, 1, o1. Även åt väster är livlig trafik, 140 dubbelturer pr vecka, till vilken huvudsakligen lokallinjen till Mariebo, z2, är anledningen. Vid stadsgränsen sker en uppdelning av den återstående trafiken, varav större delen, r, s, t, går rätt åt väster för att sedan uppdelas huvudsakligen å Nissastigen och Ulricehamnsvägen. Livligt trafikerad är också sträckan Bymarken—L. Tokeryd, u, v, x, å, med c:a 81 turer, ehuru utan lokallinje. Det höga turantalet beror på Bankerydslinjen, v, som på grund av sitt höga turantal, 48, kan betraktas som »halvlokal» linje. Såsom framgår av tabellen råder en viss överensstämmelse mellan tur- och personfrekvens, d. v. s. en busslinjes ekonomiska bärighet är beroende av befolkningens täthet i den bygd den genomskär. Detta sammanhang framgår ju också tydligt av kartan över handelsområdet. där den spridda bebyggelsen i väster kring Dumme mosse skarpt avtecknar sig med sitt glesare linjenät liksom de förut omnämnda »hult»-bygderna i sydväst. Dock förete vissa linjer avvikelser från den allmänna tendensen, t. ex. linjen till Malmbäck, j, och den till Bottnaryd, s, som visa liten turfrekvens med hög resandefrekvens. I avseende på Malmbäckslinjen ligger väl förklaringen till turglesheten i att Malmbäck också har järnvägsförbindelse, även om inte direkt med Jönköping, och i avseende på Bottnarydslinjen, att den i konkurrens med andra linjer tillgodoser ett visst lokaltrafikbehov. Turantalet är emellertid ej konstant utan ändras tid efter annan på de mindre givande linjerna.

Verkliga ekonomiska kalkyler ligga ej heller alltid till grund för

¹⁾ sedan 1931 finns även en lokallinje nere i staden mellan »norr och söder».

upprättandet eller drivandet av en busslinje, som under sådana förhållanden knappast heller ger innehavaren hans utkomst. Möjligen räknar en koncessionsinnehavare ibland med att genom tätare turer upparbeta ett ökat trafikbehov å en linje och därmed få större inkomster från densamma. Någon nämnvärd olikhet i taxorna existerar givetvis ej där konkurrerande linjer framgå, men väl åt olika håll från Jönköping, såsom framgår av isotimernas riktning. Lägst äro taxorna, där linjerna gå parallellt med järnvägen, såvida icke speciella förhållanden spela in. 1-kronasisotimen motsvarar i allmänhet en timmes bussresa med endast smärre avvikelser för de olika linjerna. Avståndet för isotimen skiftar emellertid, beroende på vägbeskaffenheten och järnvägskonkurrensen åt olika håll. Under det att t. ex. på Ramsjöholmslinjen, fl, isotimen endast ligger på 18 km avstånd från Jönköping, ligger den på Tidaholmslinjen på cirka 25 km avstånd, där linjen konkurrerar med statens järnväg, B. Halmstad—Nässjö järnvägar, som själv äger med järnvägen, D, parallell billinje, håller något högre taxa. Jönköping—Gripenbergs järnväg har på grund av banans, F, smalspårighet (0,6 m) och därmed lägre körhastighet (25 km i timmen) ingen nivellerande inverkan på parallell billinjes taxa. 2-kronorsisotimen motsvarar i allmänhet 2 timmars bussresa, men även härvidlag råder någon olikhet på de olika sträckorna, beroende på rent topografiska förhållanden.

Järnvägarnas övertag på samma avstånd som busslinjernas är påfallande, både vad kostnad och restid beträffar. Den yttre 2-kronorsisotimen (»vinkeln») vid järnvägslinjerna anger vinsten i resväg, och vinsten i tid framgår också av de cirkelformiga isokronerna, som här och var ligga utanför de krokiga bussisokronerna. Vireda-banan, F, ligger emellertid på den inre 2-kronorsisotimen (»linjen») och motsvarande bussisotim på den yttre (»vinkeln»). Där är således ett omvänt förhållande mot vid de andra järnvägarna, vilket, såsom ovan påpekats, sammanhänger med banans smalspårighet och därav följande mindre körhastighet och mindre konkurrensförmåga. Under det att vid de övriga järnvägarna dessas isokroner ligga utanför busslinjernas motsvarande, ligga de här innanför. Någon möjlighet att i likhet med Halmstad—Nässjö järnvägar absorbera konkurrerande busslinjer har järnvägen icke haft ekonomiskt, och något intresse därför har icke heller funnits hos banans huvuddelägare, Jönköping, Huskvarna och Husqvarna vapenfabrik. Driften har därför 1935 nedlagts, och järnvägen (anlagd i början av 1890-talet) blivit offer för »ett naturligt urval» i kampen för tillvaron.

Under det att resandefrekvensen pr tur för Viredabanan, c:a 15, endast något överstiger Grännabusslinjens, visa både stambanan och Vaggerydsbanan väsentligt högre tal, resp. 40 och 22, beroende på fjärrtrafik, medan Viredabanan är en inom Jönköpings omland lokal bana (tab. 29). Projekt att ersätta denna med en bredspårig bana med ändpunkt i Tranåstrakten föreligger också och inbure, sett ur Jönköpings synpunkt, uteslutande fördelar, om banan inginge i statens järnvägsnät. Ännu större fördelar skulle banan innebära för Huskvarna, som därmed äntligen finge en länge eftertraktad direkt förbindelse med statens järnväg.¹⁾ Vad »lokal»-turerna inom omlandet beträffar, uppgå dessa å sträckan Jönköping

TABELL 29.¹⁾

Trafikuppgifter för samtliga järnvägslinjer I tursträckor, II tursummor, inom Jönköping och dess omland år 1930.

I. Tursträckor.

Trafikerad bansträcka och dennas beteckning å pl. X	Dubb. tur. pr vecka	Med. inter- vall: tr. d. ²⁾	Person. pr tur	Pers. pr vecka i vard. riktn.	
Jönk. C.—Nässjö	A: 1	36	0,19	39,7	1 428
» —Forserum	2	7	1	39,7	278
» —Tenhult	3	14	0,5	39,7	556
» —Falköping R.	B: 1	32,5	0,22	39,7	1 289
» —Mullsjö	2	19	0,37	39,7	754
» —Habo	3	14	0,5	39,7	556
» —Ebbarpsby	4	1	7	39,7	39,7
» —Prinsfors	5	7	1	39,7	278
» —Bankeryd	6	23,5	0,3	39,7	933
Falköping R.—Sandhem	C: 1	2	3,5	39,7	79,4
» —Vartofta	2	7	0,5	39,7	278
Jönköpings Hamn—Vaggeryd	D: 1	37	0,89	22	814
» » —Månsarp	2	4,5	1,56	22	99
» » —Smål. Taberg	3	12,5	0,56	22	275
Vaggeryd—Värnamo	E: 1	21	0,33	21,9	460
» —Nässjö	2	21	0,33	14,4	302,5
Jönköping Ö.—Vireda	F: 1	15	0,47	15,3	229,5
» —Brötjemark	2	1	7	15,3	15,3
» —Lyckåsgård	3	14	0,5	15,3	214,2
» —Huskvarna	4	114	0,06	15,3	1 744,2

¹⁾ Huskvarna har nu endast en hållplats vid Södra stambanan 50 m. upp på dalens västsida utom stadsbygden. 1936 är ett industrispår med anslutning till statens järnväg vid Ekhagen under byggnad till Huskvarnaverken. Den under byggnad varande banan till Ulricehamn skall även ansluta till statens järnväg nära Ekhagen.

²⁾ Trafikdag är tiden 6—24.

TABELL 29. (Forts.)

II. Tursummer.

Trafikerad bansträcka och dennas beteckning å pl. X	Dubb. tur. pr vecka	Med. inter- vall: tr. d.	Person. pr tur	Pers. pr vecka i vard. riktn.	
Jönk. C.—Bankeryd	B ¹)	97	0,07	39,7	3 849
Bankeryd—Prinsfors	B1-5	73,5	0,1	39,7	2 916
Prinsfors—Ebbarpsby	B1-4	66,5	0,11	39,7	2 639
Ebbarpsby—Habo	B1-3	65,5	0,11	39,7	2 599
Habo—Mullsjö	B1-2	51,5	0,14	39,7	2 043
Mullsjö—Sandhem	B1	32,5	0,22	39,7	1 289
Sandhem—Vartofta	B1, C1	34,5	0,20	39,7	1 368
Vartofta—Falköping R.	B1, C	41,5	0,17	39,7	1 646
Jönk. C.—Tenhult	A ¹)	57	0,12	39,7	2 262
Tenhult—Forserum	A1-2	43	0,16	39,7	1 706
Forserum—Nässjö	A1	14	0,5	39,7	1 428
Jönk. H.—Smål. Taberg	D ¹)	54	0,13	22	1 188
Smål. Taberg—Månsarp	D1-2	41,5	0,17	22	913
Månsarp—Vaggeryd	D1	37	0,19	22	814
Vaggeryd—Värnamo	E1	21	0,33	21,9	460
Vaggeryd—Nässjö	E2	21	0,33	14,5	303
Jönk. Ö.—Huskvarna	F ¹)	144	0,05	15,3	2 203
Rosendala—Lyckåsgård	F1-3	30	0,23	15,3	459
Lyckåsgård—Brötjemark	F1-2	16	0,44	15,3	245
Brötjemark—Vireda	F1	15	0,47	15,3	230

Anm. Uppgiften på antalet personer pr tur för Statens järnvägar har uträknats ur uppgift (approximativ) på antalet resor till och från J. C., utom t. o. fr. hållplatserna mellan Tenhult och Bankeryd, erhållen från K. Järnvägsstyrelsens statistiska kontor. Dessa uppgifter ha kompletterats med uppgifter ur Sv. off. statistik, Statens järnvägar år 1930, tab. 6 o. 10 och 1926, tab. 19. Ur hela antalet resande har antalet personkm approx. beräknats i jämförelse med 1926 och det erhållna talet dividerats med antalet persontågkm, då antalet personer pr tur erhållits. (Divideras i stället antalet resor med antalet turer pr år, samma förfarande, som används vid busssturerna förut, erhålles talet 41,3, som rätt väl stämmer med ovan nämnda mera exakta.) För Halmstad—Nässjö järnvägar har antalet personer pr tur beräknats som ovan med tillhjälp av uppgifter på antalet. personkm och tågkm, som erhållits från trafikinspektörsexpeditionen i Halmstad. För Jönköping—Gripensbergs järnväg ha beräkningar gjorts med uppgifterna i Förvaltnings- och revisionsberättelsen för år 1930, kompletterade med uppgifter från trafikchefen.

—Mullsjö till c:a 52 dubbelturer pr vecka och å sträckan Jönköping—Forserum till 43 men äro ännu flera till Bankeryd och Tenhult, resp. 97 och 57. Sandhem har ungefär dubbelt så många resande till Falköping som till Jönköping och visar sig därigenom som liggande på gränsen till omlandet, under det att Forserum har mer än dubbelt så många resande till Jönköping som till Nässjö (enligt uppgift från K. Järnvägsstyrelsens stat. kontor) och Forserum ligger klart inom Jönköpings omlands »persontrafikområde» (*Isachsen 1928*). På liknande sätt visar det sig, att antalet resor från Skillingaryd till

¹) Samtliga.

Jönköping är större än till Värnamo, vadan även Skillingaryd visar sig ha större persontrafik med Jönköping än med någon annan stad. Liknande trafikdelningspunkter uppvisa de busslinjer, som fortsätta utanför omlandet, t. ex. Ulricehamnslinjen, t, vid Smålandsgränsen i väster, Tidaholmslinjen, x, vid Härja och Hjolinen, y, vid Brandstorp.

Gränna liksom Visingsö är genom sina ångbåtsförbindelser knutet till Jönköpings omland. Denna trafik, som t. o. m. 1930 även omfattade »bryggorna» mellan Gränna och Jönköping, är numera på grund av busskommunikationernas utveckling av mindre betydelse. Även om resandefrekvensen är rätt hög, ända till c:a 21, är emellertid

TABELL 30.

Trafikuppgifter för ångare i linjetrafik mellan Jönköpings yttre hamn och Visingsö och Gränna år 1930.

I. Ångareturer.

Ångarens namn och beteckning	Dubb. tur. pr vecka	Med. inter- vall: tr. d. ¹⁾	Person. pr tur	Pers. pr vecka i vard. riktn.
Motala Express ME	5,5	1,27	20,5	113
Stjärnorp S	4,3	1,63	10,7	46,5
Motalaström och Primus Ms o. P	1,34	5,22	6,4	8,7 168

II. Tursummer.

Trafikerad sträcka och dennas beteckning å pl. X	Dubb. tur. pr vecka	Med. inter- vall: tr. d. ¹⁾	Person. pr tur	Pers. pr vecka i vard. riktn.
Jönköping—Visingsö: (ME, S, MS, P)	Å 8,19	0,86	13,8	111
Visingsö—Gränna: (ME, S, Ms, P)	Å 12,74	0,55	16,5	210
Jönköping—Gränna: (direkt)	S 1,42	4,9	10,7	15
J.—Gr. o. mellanligg. bryggor	ME 1,56	4,48	20,5	32

Anm. Uppgifterna på antalet personer pr tur för ångarna ha uträknats med hjälp av uppgifterna på passagerarantal och seglationstid, som för Motalaström och Primus erhållits från Angfartygsaktiebolaget Göta Kanals kontor i Göteborg. För Motala Express har passagerarantalet uträknats efter redovisningslistorna, som ställts till förfogande av Emil Anderssons Ångbåtskontor. Dessa listor innehålla emellertid endast inkomsterna av olika biljettslag (sträckor), varför en del reduktioner (t. ex. för bryggorna mellan Jönköping och Gränna och för skolresebiljetter) måst göras för att erhålla antalet personer för viss tursträcka (antalet personkm). Seglationstiden 1930 var 35 veckor för kanalångarna, 27 för Motala Express och 37 för Stjärnorp. Omräkning till »årsturer» har alltså skett genom multiplikation med resp. veckotal och division med 52 av antalet tidtabellsturer pr vecka för ångarna. Genom division av passagerarsumman med tursumman pr vecka i vardera riktningen å viss sträcka erhålles antalet (medel-) personer pr tur å denna sträcka.

¹⁾ Trafikdag är tiden 6—24.

turfrekvensen, c:a 8 dubbelturer pr vecka, kanalångarnas inräknade, liten. Visserligen är i verkligheten turantalet större under seglationstiden, emedan ovannämnda antal avser årsturer, men vintertiden desto färre (tab. 30).

Den övriga (fria) trafiken med Jönköping på landsvägarna har det varit möjligt att approximativt uppskatta med tillhjälp av trafikräkningen 1931 å de fem huvudvägar, som leda in till Jönköping (tab. 31). Uppgifterna från de 5 »trafikpunkter», där trafiken räknats, avse personer eller ton i vardera riktningen till och från Jönköping. Den livligaste trafikpunkten är Kavlabron över Huskvarnaån både i avseende på gods och personer, vilket ju även framgått av linjetrafiken. Påfallande är det stora antalet trampcyklar, vilket beror på det stora antalet arbetare vid Huskvarnaverken, som äro bosatta i Sanna. Trafiken är i stor utsträckning en pendeltrafik mellan Huskvarna och Jönköping. Något liknande gäller trafiken vid Ljungarum, vid vägskälet för Norrahammars- och Värnamovägarna, där trafiken å den förra är betydande med Hovslätt (inom Jönköpings stad) och denna agglomerations fortsättning, Norra-

TABELL 31.

Trafikuppgifter för infartsvägarna (i trafikpunkterna) till Jönköping år 1931. Medelantalet personer och medeltalet ton gods pr trafikdag i vardera riktningen till och från Jönköping efter angivna beräkningsgrunder pr fordon: Fordon med dragare = 1 pers., 0,1 ton; personbil = 2 pers.; omnibus = 6 pers., 0,05 ton; lastbil, lättare = 1 pers., 0,6 ton; tyngre = 1 pers., 1,5 ton; specialfordon = 0,5 pers.; övriga fordon = 1 pers.

Trafikpunkt	Samtlig trafik		Fotg. Rytt.	Fordon m. drag.		Trampcyklar	Motorcyklar	Personbilar	Omnibusar		Lastbilar lättare		Lastbilar tyngre		Specialfordon
	pers.	ton	pers.	pers.	ton	pers.	pers.	pers.	pers.	ton	pers.	ton	pers.	ton	pers.
Tokeryd ...	514	59	13	22	2,2	53	23	257	93	0,8	22	13,2	29	43	2
Ljungarum	1 344	141	125	20	2	240	46	515	276	2,3	47	28,2	72	108	3
Kavlabron	2 157	180	212	18	1,8	452	86	757	474	4	59	35,4	93	139	6
Tenhult ...	374	48	53	17	1,7	51	12	187	15	0,1	12	7,2	26	39	1
Vagnarsbron	265	30	4	2	0,2	21	7	167	33	0,3	17	10,2	13	20	1
Summa	4 654	458	407	79	7,9	817	174	1 883	891	7,5	157	94,2	233	349	13

Anm. De uppgifter, som ligga till grund för beräkningen av person- och godstrafiken ha utgjorts av primäruppgifterna jämte sammandraget för Jönköpings län av Statens vägtrafikräkning sommaren och hösten 1931, erhållna å vägingeniörsexpeditionen för Jönköpings län och från K. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Räkningarna ha försiggått fred. (F) 3/6, 16/10, lörd. (L) 4/7, 17/10 och sönd. (S) 5/7, 18/10. Medeltalet pr dygn för resp. års juli- och oktoberveckor ha uträknats enl. formeln $(5F + L + S) : 7$. Årsmedeltalen äro medeltalen av juli- och oktoberveckornas. Då trafikräkningen omfattat endast tiden kl. 6—21, har dygnsmedeltalet erhållits genom tillägg av 15 % till medeltalet för motorcyklar, personbilar, omnibusar och lastbilar. Trafikdygnet torde här praktiskt taget vara tiden 6—24.

hammar. Även här anger det stora antalet trampeyklar pendeltrafik. Av tabellen framgår vidare den stora roll personbilarna spela för persontransporten, som till icke mindre än 40% ombesörjes av dessa. Omnibusarna ta endast c:a 1/5 eller 19% och trampeyklarna något mindre, 18%. Om landsvägstrafikens ökning enbart på ett halvt decennium ger tab. 32 en föreställning. Då huvuddelen av ökningen kommer på motorfordonen, ha dessa särskilt jämförts 1926 och 1931 enligt trafikräkningarna för nämnda år. Den väldiga ökningen vid Ljungarum observeras utgöra över 500 %, men utgör vid samtliga övriga punkter mellan 100—200 %. Ökningen av procenten främmande bilar tyder på ökning av fjärrtrafiken. Medeltalet ton gods pr trafikdag i vardera riktningen är 433, varav c:a 96 % med lastbil.

Tab. 33 ger en föreställning om järnvägstrafikens utveckling i Jönköping. Persontrafikens stora ökning mellan åren 1910 och 1926, över 80 % vid S. J. och H. N. J., observeras, liksom med anledning av bilkonkurrensen den ringa ökningen vid J. G. J. Vad godstrafiken 1910—26 beträffar, har den ökats endast för H. N. J. och S. J. Ökningen gäller dock endast anlänt gods och är både absolut och relativt större för H. N. J. än för S. J., samtrafikgodset oberäknat. J. G. J. har endast liten minskning av anlänt gods, men desto större är minskningen, 71 %, av den avsända godsmängden. Denna minskning har förorsakats av lastbiltrafiken, vilken på grund av den dyra och

TABELL 32.

Trafikuppgifter för infartsvägarna (i trafikpunkterna) till Jönköping åren 1926 och 1931: medelantalet motorfordon och % därav främmande motorfordon samt % motorfordon av alla fordon pr dygn.

Trafikpunkt	1926		1931		1926—1931 % ökn. ant.	% motorfordon	
	Antal	% främ.	Antal	% främ.		1926	1931
Tokeryd	169	31,9	440	35,9	161	70	91
Ljungarum	156	16,7	951	19,4	509	84	96
Kavla	673	16,2	1 416	21,8	110	91	97
Tenhult (Järavägen)	119	19,3	298	20,5	151	78	90
Vagnarsbron (Åsenvägen)	91	45,0	260	50,4	186	93	99

Ann. Till grund för ovanstående uppgifter ligga sådana från sammandraget för Jönköpings län av Statens vägtrafikräkning sommaren och hösten 1926 och 1931. Räkningen av trafiken har försiggått vid angivna trafikpunkter kl. 6—21, varför tillägg vid bearbetningen gjorts för nattrafik 1926 med 10 % och 1931 med 15 %. Räkningarna ha försiggått fred. (F) 16/7, 15/10 och lörd. (L) 17/7, 16/10 samt sönd. (S) 18/7, 17/10 1926; fred. 3/6, 16/10, lörd. 4/7, 17/10, sönd. 5/7, 18/10 1931. Medeltalet pr dygn för resp. års juli- och oktoberveckor har uträknats enl. formeln $(5F + L + S) : 7$. Årsmedeltalen äro medeltalen av juli- och oktoberveckornas.

TABELL 33.

Uppgifter om I person-, II godstrafiken å Jönköpings järnvägsstationer, Jönköpings C. å Statens järnvägar, S. J., Jönköpings Hamn å Halmstad—Nässjö järnvägar, H. N. J. och Jönköpings Ö. å Jönköping—Gripenbergs järnväg, J. G. J., åren 1910, 1926, (1930) och 1931. Förändringarna (+ anger ökning, — minskning) äro angivna i % av 1910 och 1926 års summor.

I. Persontrafiken.
(hela antalet resande)

År	Jönköpings C. (S. J.)	Jönköpings H. (H. N. J.)	Jönköpings Ö. (J. G. J.)
1910	411 298	165 791	299 805
1926	744 136	306 635	338 546
1931 (1930)	711 093 (703 377) ¹⁾	202 000 (214 900) ²⁾	246 672 (321 774) ³⁾
1910—1926	+81 %	+85 %	+13 %
1926—1931	—4,5 %	—34 %	—27 %

II. Godstrafiken.
(antal ton)

Jönköpings C. (S. J.)								
År	Avsant: S. J.	H. N. J.	J. G. J.	S:a	Anlänt: S. J.	H. N. J.	J. G. J.	S:a
1910	36 916	—	—	—	70 259	—	—	—
1926	30 905	33 402	8 064	72 371	72 273	36 003	9 145	117 421
1931 (1930) ...	25 875 (28 627)	16 291	6 756	48 922	82 208 (95 281)	20 835	8 930	111 973
1910—1926 ...	—16 %				+2,9 %			—
1926—1931 ...	—16 %			—32 %	+14 %			—5 %
Jönköpings H. (H. N. J.)								
År	Avsant: H. N. J.	S. J.	J. G. J.	S:a	Anlänt: H. N. J.	S. J.	J. G. J.	S:a
1910	14 446	—	—	—	40 170	—	—	—
1926	13 544	36 003	1 514	51 061	59 740	33 402	3 772	96 914
1931 (1930) ...	17 308 (10 492)	20 835	6 485	44 628	79 281 (66 977)	1 629	793	96 905
1910—1926 ...	—6 %				+49 %			—
1926—1931 ...	+28 %			—13 %	+34 %			0 %
Jönköpings Ö. (J. G. J.)								
År	Avsant: J. G. J.	S. J.	H. N. J.	S:a	Anlänt: J. G. J.	S. J.	H. N. J.	S:a
1910	4 840	—	—	—	9 988	—	—	—
1926	1 389	9 145	3 772	14 306	9 904	8 064	1 514	19 482
1931 (1930) ...	857 (969)	8 930	793	10 580	9 635 (12 525)	6 756	6 485	22 876
1910—1926 ...	—71 %				—0,8 %			—
1926—1931 ...	—38 %			—26 %	—3 %			+17 %

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga dels sådana från Bidr. till Sv. off. stat. L) Statens järnvägstrafik 49 a, tab. 17, 1910, Statens järnvägar 1926, tab. 17 o. 18, och Statens järnvägars person- och godstrafikstatistik för tjänstebek 1930 och 1931, tab. A, B, C, dels uppgifter från K. Järnvägsstyrelsens stat. kontor. För Halmstad—Nässjö järnvägar ha uppgifter erhållits från trafikinspektörsexpeditionen och för Jönköping—Gripenbergs järnväg dels hämtats ur Förvaltnings- och revisionsberättelsen för 1926, 1930 och 1931, dels erhållits från trafikchefen och kontrollkontoret. Uppgift på mängden samtrafikgods 1910 har ej kunnat erhållas, men personsamtrafiken (S. J:s och H. N. J:s) är medtagen. Riktigheten av samtrafikgodsets medtagande kan ju ifrågasättas, då detta endast passerar staden. Då ifråga om de övriga trafikmedlen någon skillnad mellan sådant gods och annat ej kan göras, har det medtagits, ehuru särskilt specificerat. För samtrafikgodset med J. G. J. finnes dessutom en särskild omlastningsstation, Jönköpings strand.

¹⁾ varav ej fullt hälften i fjärrtrafik. ²⁾ ringa fjärrtrafik. ³⁾ ingen fjärrtrafik.

tidsödande omlastningen mellan J. G. J. och S. J. i Jönköping haft stora möjligheter att absorbera banans gods. Här framträder också tydligt samtrafikgodsets stora mängd, speciellt från S. J., jämfört med vilken, 1931, banans eget avsända gods är en obetydlighet, ej tiondedelen. Den anlända godsmängden i samtrafik kommer företrädesvis från Huskvarnaverken, som också ta emot större delen av samtrafikgodset. Tabellen belyser närmare nedgången mellan åren 1926—1931 för J. G. J., jämfört med de övriga stationerna i Jönköping. Under det banans persontrafik visar mindre minskning än H. N. J., visar däremot den egna godstrafiken minskning, avsänt gods med 38 % och anlänt gods med 3 %, under det H. N. J. visar ökning med resp. 28 och 34 % och S. J. 16 % minskning av avsänt gods men 14 % ökning av anlänt. Inräknas samtrafikgodset, visar det avsända godset endast en minskning av 26 % och det anlända en ökning med 17 % vid Jönköpings Östra station, ett endast skenbart gynnsammare förhållande för J. G. J. än för de båda övriga stationerna, då denna ökning ej förmått kompensera denna korta (c:a 45 km) järnvägs inkomstminskning i övrigt. Denna minskning drabbade järnvägen, som synes, särskilt hårt år 1931, då både godsmängden och passagerareantalet nedgick katastrofalt från 1930. Passagerareantalets nedgång sammanhänger med förflyttningen av ändstationen för busslinjen Jönköping—Huskvarna från Rosenlund till Järnvägstorget. För samtliga stationer är den anlända godsmängden c:a dubbel mot den avsända. Under det de anlända varorna till större delen utgöras av råvaror, halvfabrikat, bränsle och andra konsumtionsartiklar, utgöras de avsända till stor del av industrivaror av skilda slag. (Enligt undersökning av H. Stålberg).

Vad sjöfartens utveckling beträffar, lämnar tab. 34 uppgift om den i Jönköpings hamn 1910—1930. Den visar 1930 en nedgång till hälften av »hemmaflottan» 1910, däremot någon ökning av ankomna och avgångna fartyg i inrikes fart och även någon utrikesfart 1930.¹⁾ Om varutrafiken i Jönköpings hamn finnes, i olikhet med

¹⁾ Fartygens ringa tontal sammanhänger med trafiken i Göta kanal, vars slussar endast medge smärre fartyg (av 32 meters längd, 7 meters bredd och 2,8 meters djup) passage (*Claussen 1920*). En från Jönköping (Stadsfullmäktiges handlingar 1919) till K. Kanalkommissionen 1919 översänd utredning om Jönköpings intresse av en ombyggnad av kanallederna, först och främst Västgötaleden, till Vättern till samma bredd och djup (4 meter) som den ombyggda delen Väner-Göteborg vittnar om myndigheternas intresse för hamnförhållandena i Jönköping vid den tiden. Hamnfrågan torde nu ligga något annorlunda till. Sjöfarten har f. ö. aldrig spelat någon

TABELL 34.

Uppgifter om handelsflotta samt skepps- och pråmfart i Vätterhamnarna åren 1910 och 1930.

Fartyg och hemort	Fartyg om över 20 net- toton med hemort i J.				Ank. o. avg. fartyg om över 10 nettoton							
	Antal		Nettoton		Inrikes fart				Utrikes fart			
					Antal		Nettoton		Antal		Nettoton	
	1910	1930	1910	1930	1910	1930	1910	1930	1910	1930	1910	1930
Äng- och motor- fartyg	9	6	1 190	635	1 684	1 631	133 203	143 365	—	—	—	—
Segelfartyg ...	7	2	232	63	1 005	1 066	38 702	35 653	—	10	—	661
Pråmar	—	—	—	—	—	18	—	2 914	—	—	—	—
Jönköping S:a	16	8	1 422	698	2 689	2 715	171 905	181 932	—	10	—	661
Gränna	1	2	50	272	1 080	1 356	50 224	101 004	—	—	—	—
Motala	18	3	3 821	274	2 388	—	170 668	—	—	—	—	—
Vadstena	—	2	—	67	1 460	1 331	127 772	126 285	—	—	—	—
Askersund	2	2	200	221	591	586	30 525	38 594	—	—	—	—
Hjo	2	2	137	161	1 258	1 616	90 470	22 337	—	7	—	679

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga sådana ur Bidr. t. Sv. offic. stat. E) Sjöfart 1910, tab. 5 och 27 samt Sv. offic. stat., Sjöfart 1930, tab. 2 och 11.

för landtrafiken, detaljuppgifter för 1913, 1926 och 1931. Av tab. 35 framgår att trots den livligare trafiken varumängden sedan 1913 nedgått med icke mindre än 52 % för lossade varor och 35 % för lastade varor. Nedgången torde till största delen få skrivas på biltrafiken, som även här gynnats av de dyra och tidsödande omlastningarna. 1926—1931 är nämligen på grund av lastbilstrafiken nedgången 25 % för lossade varor och 34 % för lastade varor. Bland lossade varor drabbades av minskningen mest asfalt, cement, lera och bränsle, såsom stenkol, brunkol, koks och torv, för vilka grupper minskningen är mer än 75 % av 1913 års, fränsett gruppen »övriga varor», för vilka minskningen uppgår till 96 %. Gruppen bränsles minskning beror bland annat på den fortskridande elektrifieringen. Den största varugruppen är fortfarande, ehuru minskad med 45 % sedan 1926, gruppen trävaror, som av lossade varor utgör nära 39 % 1931, under det att 1913 gruppen asfalt, cement, lera, sand och torv var den största gruppen och då utgjorde lika mycket av summan lossade varor. Denna grupp utgör 1931 endast en tredjedel av trävarornas antal i summan, eller c:a 13 %. Bland större grupper, som ökat, märkas oljor, tjära och

större roll för Jönköping på grund av Vätterns »sjöfartshämmande» egenskaper, vilka återspeglas i statistiken även för övriga Vätterhamnar. Städerna vid både Väner och Hjälmaren ha väsentligt livligare sjöfart än Vätterhamnarna.

TABELL 35.

Uppgifter angående varutrafiken i Jönköpings hamn åren 1913, 1926 och 1931.

Varuslag	Lossade ton			Lastade ton		
	1913	1926	1931	1913	1926	1931
Levande djur	42	44	57	33	86	51
Ladugårdsalster	145	366	138	42	1	9
Fisk, kräftor m. m.	797	845	469	75	2	6
Spannmål, mjöl, kli, gryn, bröd m. m.	2 803	4 217	2 208	210	315	159
Socket, sirap, tobak, kaffe och specerier	680	1 493	388	59	3	23
Kreatursfoder, hö och halm	388	1 958	2 204	—	26	—
Potatis, rotfrukter m. m.	160	231	648	160	—	28
Frukt, bär, bark, färg- och garv- ämnen	218	960	679	—	—	20
Spirituosa, öl och läskedrycker...	620	359	362	—	50	—
Spånadsämnena, garn, vävnader m. m.	24	1 405	841	—	89	54
Hudar, hår, ben m. m. och fabri- kat därav	57	209	135	22	89	46
Oljor tjära, gummi och fabrikat därav	3 850	4 199	6 329	147	299	107
Trävaror, oarbetade, sågade m. m.	24 153	43 556	24 233	283	595	532
Arbeten av trä	—	37	31	378	440	101
Trämassa, papp och papper	132	187	1 424	1 894	1 500	1 753
Kalk för jordbrukets behov	—	—	—	—	—	—
Gödningsämnen (utom kalk)	170	33	84	—	31	—
Tändstickor	—	40	14	294	214	406
Koksalt, svavel och kem.-tekn. produkter	458	1 440	2 259	—	3	—
Stenkol, brunkol och koks	18 080	2 866	4 521	94	1	—
Träkol	—	360	—	—	—	—
Asfalt, cement, lera, sand, torv m. m.	50 984	7 211	8 107	—	116	30
Glas, porslin, kakel och tegel ...	113	2 635	1 976	35	120	101
Sten, oarbetad och arbetad	5 662	3 907	2 218	—	21	—
Malmer	45	—	—	77	—	99
Metaller, oarbetade och arbetade	2 067	2 886	2 041	784	1 495	414
Maskiner, redskap och verktyg...	160	401	293	39	55	148
Övriga varor	19 939	1 125	915	2 243	1 269	398
Summa ton	131 747	82 970	62 574	6 869	6 820	4 485
% minskn. 1913—26, 1913—31...		37	52		1	35
% » 1926—31			25			34

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga sådana ur Sv. off. stat., Sjöfart 1913, tab. 15, och Sjöfart 1926 och 1931, tab. 12. Antalet levande djur har emellertid omräknats i ton efter en medelvikt av 0,1 ton, och trävarorna ha omräknats efter en medelvikt av 0,5 ton pr m³. Antal tegel och sten (särskild grupp 1913) ha omräknats efter en medelvikt av 5 kg pr sten och uppdelats på resp. grupper.

gummi samt fabrikat därav, vilka ökat med 65 % sedan 1913 och nu utgöra omkring 10 % av de lossade varorna. En betydande varugrupp, ehuru väsentligt mindre, är också koksalt, svavel och kem.-tekniska produkter, som nära femdubblats sedan 1913. En annan betydande grupp är spannmål, mjöl, kli m. m., som dock något minskats (sedan 1926 med nära hälften). Men ännu kraftigare minskning med över 40 % (sedan 1926 med $\frac{3}{4}$) företer den lilla gruppen socker, sirap, tobak och specerier i motsats till gruppen kreatursfoder, hö och halm, som nära sexdubblats, ehuru gruppen ej är större än 3,5 % av de lossade varornas summa. Bland andra större lossade varugrupper märkas sten och metaller, den förra minskad med över 60 % sedan 1913, men den senare obetydligt minskad. Bland lastade varor utgöres den största gruppen av trämassa, papp och papper, som utgör knappt 40 % av de lastade varorna, ehuru gruppen undergått någon minskning sedan 1913. Gruppen trävaror, som utgör c:a 12 % av summan, har nära fördubblats, under det gruppen metaller minskats till nära hälften (sedan 1926 till $\frac{1}{3}$.) Gruppen tändstickor, som dock ej utgör 10 % av summan, har ökat med $\frac{1}{3}$. Frånsett den ännu mindre gruppen »övriga varor», som även visar minskning av över 80 % sedan 1913 och nära 70 % sedan 1926, har den lilla gruppen arbeten av trä nedgått mest eller till nära $\frac{1}{4}$ från 1913. Den något större gruppen maskiner, redskap och verktyg, ej ens utgörande stort mer än 3 % av summan, har nästan 4-dubblats sedan 1913.

Tab. 36 ger en sammanfattning av person- och godstrafiken pr dag på landsvägarna, järnvägarna och Vättern i vardera riktningen till och från Jönköping 1931. Givetvis är i verkligheten trafiken ej lika stor i båda riktningarna, såsom framgår av de förut lämnade uppgifterna för järnvägarna och hamnen. För jämförelse med biltrafiken, för vilken dylika uppgifter saknas, har emellertid transportsumman för vardera trafikslaget delats mitt itu för att förenkla den grafiska framställningen. Av tabellen framgår, att 1931 av hela summan resande, 6 269, kommer ej fullt 75 % på landsvägarna, över 25 % på järnvägarna och 0,4 % på Vättern. Av godsmängden i vardera riktningen, 1 011 ton, kommer 45 % på landsvägarna, lika mycket på järnvägarna och över 9 % på Vättern. En jämförelse med 1926 ger vid handen, att fördelningen av persontrafiken var följande: på landsvägarna endast 40 %, men på järnvägarna nära 58 % och på Vättern 1,7 %. Godstrafiken fördelar sig 1926 med nära 17 % på landsvägarna, nära 67 % på järnvägarna och 16 % på Vättern.

TABELL 36.

Sammanfattning av trafiken till och från Jönköping 1931 (enl. tab. 31—35). I Persontrafiken anger medeltalet personer pr dag i vardera riktningen och II gods-trafiken medeltalet ton pr dag i vardera riktningen vid angivna trafikpunkter. III Jämförelse mellan person- och godstrafiken 1926 och 1931. Överföringsgods (samtrafikgods) är medräknat.

I. Persontrafiken 1931.

Landsvägarna	Pers.	Järnvägarna	Pers.	Vättern	Pers.
Tokeryd (Falköpingsvägen)	514				
Vagnarsbron (Åsensvägen)	265				
Ljungarum (Norrahammarsvägen)	1 344	Jönköpings C. (S. J.)	975		
Tenhult (»Järavägen») ...	374	» U. (J. G. J.) ...	338		
Kavla (Huskvarnavägen)...	2 157	» H. (H. N. J.)...	277	J:s hamn	25
Summa	4 654		1 590		25

II. Godstrafiken 1931.

Landsvägarna	Ton	Järnvägarna	Ton	Vättern	Ton
Tokeryd	59				
Vagnarsbron	30				
Ljungarum	141	Jönköpings C.	221		
Tenhult	48	» U.	46		
Kavla	180	» H.	194	J:s hamn	92
Summa	458		461		92

III. Person- och godstrafiken 1926 och 1931.

Trafikled	Personer				Gods			
	1926		1931		1926		1931	
	Antal	%	Antal	%	Ton	%	Ton	%
Landsvägarna	1 326	40,4	4 654	74,3	129	16,9	458	45,3
Järnvägarna	1 903	57,9	1 590	25,3	509	66,9	461	45,6
Vättern	55	1,7	25	0,4	123	16,2	92	9,1
Summa	3 284	100,0	6 269	100,0	761	100,0	1 011	100,0

En uppskattning av antalet trafikanter och gods i stadens centrum, enligt samma grunder som för infartsvägarna (tab. 31), enligt tab. 23, kompletterad med en räkning (utförd av författaren den 18/10 och 29/10 1935) av antalet fotgängare över broarna, ger en totalsumma av 16 236 personer pr dag i vardera riktningen. Av dessa befordras ej mer än 21 % med omnibussar och spårvagnar tillsammans (i Stockholm 50 % enligt Jonsson). Av samtliga trafikanter utgörs sådana från omlandet väl c:a 10 % av dess befolkning enligt summan för infartsvägarna, och resten motsvarar 31 % av stads-

befolkningen (för Stockholm c:a 32 %). Godsmängderna över broarna, approximativt 359 ton, kunna högst utgöra 1/3 av godsmängderna över infartsvägarna.

Den förskjutning i persontrafikens fördelning, som sedan 1926 ägt rum till landsvägarnas fördel, är i stort sett en följd av att järnvägarna tillgodose mera kollektiva kommunikationsbehov, bilarna däremot mera individuella sådana. De kostnader, som äro förenade med järnvägsbyggande, nödvändiggöra, att järnvägen, för att trafiken skall bära sig, har ett tillräckligt trafikområde. Olägenheten för allmänheten härav är, att den, innan järnvägen kan anlitas, måste färdas kanske milslånga sträckor till fots eller på annat sätt, bussen däremot stannar ofta utanför trafikantens dörr. I alla händelser anse landsbygdens trafikanter det synnerligen obekvämt att behöva tillryggalägga mer än 1/2 mil till närmaste »linje». Såsom framgår av kartan över handelsområdet (pl. X) tillfredsställa också järnvägar och billinjer i allmänhet därvidlag allmänhetens fordran på bekvämlighet. Järnvägarna ha under trycket av konkurrensen upprättat en hel del »hållplatser» å sina linjer. Endast relativt små områden i rena obygdar äro undantagna från ovannämnda tillgänglighet, men otillgängligheten förändras kanske med tiden genom upprättandet av nya billinjer, som bryta obygdernas isolering. Lantbefolkningens stadsbesök ha väsentligt underlättats genom biltrafiken och stadens handel och handelsområde vuxit.

»Budskickningstrafiken» är också mycket använd. Såvida busschaufförerna ej helt och hållet anförtros ett affärsuppdrag, telefonerar man till stadsaffärerna efter det önskade, och bussarna ombesörja transporten av alla slags varor, men oftast i mindre mängd. Förr däremot skedde upphandlingen i staden »massvis» på grund av den tidspillen och de kostnader, som voro förbundna med en ofta besvärlig stadsresa.

Trafiken med hydroskibilar torde av ekonomiska skäl spela väsentligt mindre roll på landsbygden än i städerna. Privatbilarna däremot, som utgöra den största delen av ovannämnda landsvägs trafik med personbilar, 40 %, nästan dubbelt mot omnibussarnas, ha i stor utsträckning ersatt hästskjutsarna och därmed även andra transportmedel, som tidigare anlits i samband med dessa.

Godstrafikens förskjutning sedan 1926 till landsvägarnas fördel sammanhänger nära med järnvägarnas föreskrivna taxepolitik, som förhindrat ett affärsmässigt utnyttjande av trafikapparaten. Järnvägarnas tariffer voro nämligen bestämda dels med hänsyn till

varornas värden («frakttolerans»). dels till varornas vikt och volym. Järnvägarnas tidigare trafikmonopol motiverade taxereglerande bestämmelser, men sedan detta monopol brutits, måste även järnvägarna bestämma fraktavgifterna med hänsyn till de verkliga transportkostnaderna (v. *Sneidern 1934*). Till dessa höra även vissa extra avgifter (banavgifter), vilka utgå i samtrafik. Denna är för Jönköping—Gripenbergs järnväg större än den egna trafiken, varför, som nämnts, bland annat kostnaderna för omlastning och därmed förknippade besvär samt ökad risk för godset jämte tidsförlust omöjliggjort banans vidmakthållande under biltrafikens konkurrens. För järnvägarnas ekonomi har nämligen alltid godstrafiken varit av större betydelse än persontrafiken, men även denna hade nedgått katastrofalt på Gripenbergsbanan. Visserligen ha på densamma insatts motorvagnar och vidtagits andra åtgärder för nedbringande av driftskostnaderna, men detta har ändock ej varit tillräcklig anpassning till den sjunkande trafiken. Biltrafikens större anpassningsförmåga därvidlag sammanhänger med dess mindre kapacitet, och dess svaghet ligger väl i stället åt andra hållet, anpassning till starkt ökad trafik. Biltrafikens eliminering av terminalkostnaderna för transporterarna har från början givit biltrafiken ett mäktigt övertag. Tidsvinsten med biltransport är också av mycket stor betydelse, då därigenom också industrins behov av lagrade såväl råvaror som fabrikat minskas, och kunderna snabbare tillgodoses. Kostnaderna för emballage och bräckage äro också i regel mindre vid biltransport. I närtrafik torde bilarna transportera alla slag av gods med fördel, och i fråga om fjärrtrafiken, som för närvarande minskat järnvägarnas högtarifferade gods, är det egentligen massgods av svårhanterligare slag, som järnvägarna ha obeskuget (*Jonasson 1934: 1*).

Så äro järnvägstransporterna till Jönköping från olika delar av Sverige av t. ex. tändsticksvirke och massaved betydande. Över Göteborg och Halmstad importeras spec. kol och koks, men exporteras över Göteborg spec. tändstickor och över Halmstad papper. Även med dessa orter förmedlas varuutbytet till stor del pr järnväg.

Allt eftersom de viktigare landsvägarna förbättrats, så att de tåla högre hjultryck, har emellertid massgods i allt större utsträckning övergått till landsvägarna, såsom framgår av statistiken för hamnen. Ehuru linjefjärtrafiken med lastbilar ännu är väsentligt mindre än närtrafiken, är den dock av betydelse ur konkurrenssynpunkt. Hamnavgifterna och framför allt stuverikostnaderna bidra i stor utsträckning att gynna sådan linjetrafik. Genom bilismen börjar

trafiken föras tillbaka till de gamla bygderna, som stambanorna oftast undveko. Gamla inlandsstäder med sämre järnvägsförbindelser men tätt landsvägsnät, såsom Jönköping och t. ex. Örebro, komma att gå framåt medan för orter med typisk stationsbebyggelse såsom Tranås vid östra och Nässjö, Sävsjö m. fl. vid södra stambanan en stagnation måhända kan förväntas. »Det är eventuella förändringar av denna art i Sveriges bebyggelsegeografi i samband med ökad biltrafik och konsekvenserna härav, som kunna vara väl värda att i tid uppmärksamma» (*Jonasson 1934:1*, s. 25).

IV.

Jönköpings omland.

Betecknande för den roll marknaderna tidigare spelat för Jönköping är, att de första och flesta av Jönköpings tidigare privilegiebrev röra stadens marknader (*Kjellberg 1930*). »Ingen köpare i Småland, vare sig bonde eller köpman, skall bo på bygden utan allenast i »torgstaden», heter det i privilegiebrevet av 1284. S. k. »landsköp» voro således förbjudna, men även »främmande» köpmän från andra städer ägde utan Jönköpingsborgarnas samtycke endast tillfälle till köpenskap i staden vid de s. k. frimarknaderna. Rätten att hålla veckomarknader (torgdagar) var ett stadens privilegium, men därjämte ägde Jönköping (efter 1620) liksom andra städer rätt till s. k. enskilda marknader på andra platser (»köpingar»), där endast dess borgare ägde handelsrätt. Dessa enskilda marknader voro avsedda att motverka »landsköp», men även de årliga frimarknaderna med handelsrätt för vilken stadsborgare som helst hade visat sig nödvändiga. Någon ledning för avgränsning av Jönköpings eget marknadsområde lämna knappast uppgifterna om dessa marknadsplatser (»landsbyar»), vilkas läge och antal växlat under olika tider, beroende på konkurrenskraften från Jönköpings grannstäder, Bogesund, Borås, Eksjö och Växjö. En tid hade Jönköping »köpingar» även i angränsande delar av Skaraborgs, Älvsborgs och Kronobergs län. I det nya Jönköpings privilegiebrev av år 1620 förpliktigas bönderna inom 2 mils omkrets att om lördagarna infinna sig i köpingarna, och hantverkare, »gärningsmän», tillåtos ej bo närmare utanför staden och köpingarna än 4 mil (*Kjellberg 1930, s. 102.*) När de enskilda marknaderna i köpingarna 1788 avskaffades, bestämdes att »lantmarknader» i regel icke skulle tillåtas på kortare avstånd från städerna än 6 mil (*Linde 1888, s. 597*). Jönköpings tidigare egna marknadsområde torde således knappast ha nått mer än ungefär halva denna sträcka från staden, som motsvarar en dagsresa (dubbel) efter häst (*Isachsen 1928*). Ungefär lika stort omfång har Mader konstaterat för marknadsområdet kring Freiburg im Breisgau (*Mader 1926*,

s. 43), vilket han funnit snävare än såväl det allmänna livsmedelstillsförseholdsområdet som detaljhandelsområdet. Gränna hörde efter stadsblivandet 1652 till »uppstäderna» liksom övriga »landstäder» i Småland utom Jönköping, som var en stapelstad med fri utrikeshandel, under det uppstäderna för utrikeshandeln voro beroende av stapelstäderna.

Mycket omfattande var en tid Jönköpings kreaturshandel, speciellt oxhandeln, som dock mest var förlagd till Värnamo köping, där den stora, riksbekanta oxmarknaden hölls vid korsmässa (den 14 sept.) (*Källström 1932*). 1834 meddelas i 5-årsberättelsen för Jönköpings län (*Hierta 1834*): »Torg rörelsen i Staden är ganska liflig. Den befordras av Stadens läge midt imellan sädesrika och sädesfattiga provinser. På Jönköpings Torg afsätta Wista och Norra Wedbo Härader såväl som en del af Östergötlands slättbygd en stor del af sin spannemål, och den hämtas der af Tabergs bergsmän och andre köpare, ej mindre från Mo, Östbo och Westbo Härader än från åtskillige delar av Elvsborgs län. Stadens egna innevånare producera selfva mycken säd — —». 1867 meddelas i 5-årsberättelsen för Jönköpings län (*Faxe 1867*): »Handeln i städerna har hufvudsakligast till uppgift att förse innevånarne der och på landsbygden med hvad de behöfva av köpmannavaror, såsom salt, kaffe, socker, tobak m. m., dels genom direktförsäljning från bodar och magasiner, dels genom förlag till landthandlare. På lika sätt afsättas i allmänhet fabrikernas tillverkningar med undantag av tändsticksfabrikens, gjuteriernas och pappersbrukens, hvilka även gå till andra orter.» Genom näringsfrihetens genomförande (1864) ha väl frimarknadernas betydelse minskats och varuutbytet på desamma delvis ändrat karaktär, men torgdagarna äro mera omissskännliga. Väl ha även dessa senare framför allt i större samhällen förlorat i betydelse, men deras tillvaro som veckomarknader i Jönköping visar dock, att de ha en uppgift att fylla i varuomsättningen både för staden och omlandet.

Jönköpings gamla handelsområde har genom tillkomsten av Näs-sjö trafikort (stad 1914, 9 111 invånare 1930), som skapats av järnvägarna, förträngts i öster, där det förr stött intill Eksjöes handelsområde. Genom ett förbättrat vägnät och genom bilkommunikationerna har handelsområdet emellertid vidgats söder ut, men framför allt har handelsutbytet inom detsamma intensifierats. Denna intensifiering, som började redan med järnvägarnas tillkomst, stimulerades ytterligare av den fullständiga näringsfrihetens genomförande. »Det moderna näringslivet bildar med sin genomförda penninghus-

hållning och sitt rikt utvecklade kommunikationsväsen ett tätt nät av ekonomiska förbindelser, som har sina naturliga medelpunkter i städerna» (*Herlitz 1924*). De lokala handelsområden, som inom Jönköpings handelsområde uppstått kring agglomerationerna vid järnvägarna, ha visserligen delvis motverkat intensifieringen av handelsutbytet med Jönköping, men agglomerationernas egen befolkning torde genom de förbättrade kommunikationerna och sina större krav på kvalitetsvaror ha bidragit till intensifieringen. En typisk dylik agglomeration är Vaggeryds municipalsamhälle, en industrialiserad trafikknut, som vuxit upp vid Halmstad—Nässjö järnväg, där den grenar sig (1894) till Jönköping och till Nässjö. Av liknande slag är Malmbäcks stationssamhälle vid sistnämnda gren (anl. 1882) och Forserums municipalsamhälle vid södra stambanan (anl. 1864). Skillingaryds municipalsamhälle vid Halmstad—Nässjö järnväg och Lagastigen har gamla förbindelser med Jönköping genom sin egenkap av f. d. mötesplats för Jönköpings regemente och nu skjutfält för artilleriet men har i övrigt samma prägel som de nyssnämnda orterna. Gränna, före sitt stadsblivande 1652 en av Jönköpings gamla marknadsplatser, är genom sin litenhet och sitt periferiska läge som agglomeration jämförlig med Skillingaryd men är utan fabriksindustri. Trots sin höga ålder har denna stadskonstprodukt, »Brahegränna i Visingsögrevskapet», i avsaknad av tillräckligt bakland saknat växtkraft. Anlagd och betingad av Eriksgatan, har den ej ens vuxit ned till sin hamn vid Vättern.

Huskvarna, beläget liksom Gränna vid Vätterns östra förkastningsbrant, har uppväxt nedanför Huskvarnaåns fall i branten. 1689 förflyttades nämligen den maskinella avdelningen av Jönköpings gevärsfaktori från Dunkehallaån till Huskvarnaån, där ständig och tillräcklig vattenkraft fanns. Det hantverksmässiga arbetet bedrevs fortfarande i Jönköping och kringliggande socknar, och de beställda gevären levererades också i Jönköpings tyghus. Under 1700-talet fanns även ett krutbruk i Huskvarna, och krutet levererades till slottet i Jönköping, varifrån en del transporterades till Visingsö. När 1877 Huskvarna vapenfabrik började sin storindustriella utveckling, var stadens framtid tryggad, och den var ej längre såsom tidigare en biort till Jönköping. Bliven köping 1907, har den 1911 (5 887 inv.) fått stadsrättigheter, och Jönköping och Huskvarna torde snart bilda en konurbation, vars östra del (Sanna) redan kan anses tillhöra Huskvarnas stadsbygd.

Uppkomsten av Huskvarna innebär en intensifiering av Jönköpings

handel liksom uppkomsten av den övriga tätbygden i »kärnan» av Jönköpings handelsområde, t. ex. Norrahammars och Tabergs bruksbygd. Denna har vuxit upp kring Tabergs »norrehammare», som drevs till mitten av 1800-talet, Brytningen av den järnfattiga och svårsmälta malmen upphörde i slutet av 1800-talet efter att ha pågått sedan slutet av 1500-talet. Till slottet i Jönköping levererades under 1600-talet järn, och i Jönköpings privilegiebrev av 1620 få Jönköpings borgare tillåtelse att bruka »Taberget» och uppköpa allt det järn, som tillverkas. Limsten (kalksten) för tackjärnsberedningen hämtades av Tabergs bönder i Jönköping, dit den fördes sjöledes från norra ändan av Vättern (Harge). 1877 anlades Norrahammars bruk, nu tillhörande Husqvarna vapenfabrik. På de senaste årtiondena har även annan industri hopats här, utnyttjande vattenkraften i fallen i Tabergsåån.

På gränsen till Västergötland i tätbygden väster om Vättern ligger Bankeryds industribygd, genomdragen av Södra stambanan, utnyttjande Dummeåns vattenkraft. Där belägna Klosters fabriker (förut i Jönköping) och Juneverken (en avdelning av Jönköpings Mekaniska Werkstad) ha sina huvudkontor i Jönköping.

Den övriga delen av tätbygden kring Vättern såväl i dalarna som på platåerna har jordbrukskaraktär. Mest utbredd är tätbygden i det genom sin ler- och kalkhaltiga jordmån rätt bördiga Vista härad, dit även Visingsö hör, för vilket Jönköping—Gripenbergs järnväg byggdes som lokalbana år 1900. På platån väster om Jönköping är tätbygden insnävad av Dumme mosses anökumen. Orsakerna till den huvudsakligen spridda bebyggelsen inom området i övrigt är i första hand den stora arealen av sankmark, och de få smärre tätbygderna representera oftast platåbebyggelse. Glesast befolkade äro jordbrukssocknarna i den sandiga och blockrika skogsbygden t. ex. i Mo härad, där habitationerna liksom i Norrland ofta äro belägna på moränlidernas sydsluttningar (*Sjögren 1931*). Under det industribygdernas agglomerationer äro stadda i tillväxt, råder motsatt förhållande inom övriga bygder, av vilka en del varit stadda i folkminskning under mer än en mansålder. En fortgående planmässig uppodling av de väldiga sankmarkerna genom Svenska mosskulturforeningens verksamhet i Jönköping kan bidra till förtätning av den spridda bebyggelsen och därmed ökandet av omlandets värde för Jönköping. Ytterligare utvecklingsmöjligheter av handelsutbytet med Jönköping äro å ena sidan förbundna med snabbare kommunikationer med de perifera delarna av området, å andra sidan med ökningen av

antalet stora affärer i Jönköping med stor sortering av kvalitetsvaror ävensom »varuhus» med billigare varor.¹⁾

Kommunikationernas betydelse för avgränsningen av Jönköpings omland, »persontrafikområdet», torde genom det föregående vara klart (pl. X). Persontrafikområdet har i enlighet med Isachsens terminologi för Oslo större persontrafik med Jönköping än med någon annan stad. »Det är detaljhandelns intressesfär utanför staden och betecknar icke blott en trafikgeografisk realitet, intressant i och för sig, utan även en handelsgeografisk» (*Isachsen 1928, s. 103.*) Isachsens undersökning av Oslos persontrafikområde grundar sig dock endast på järnvägsstatistik. Av tab. 36 framgår hur ofullständig en sådan undersökning, baserad endast på järnvägsstatistik, skulle bli för Jönköping, av vars omlandstrafik nära 75 % försiggår på landsvägarna och endast 25 % på järnvägarna (0,4 % på Vättern). Liknande förhållande gäller godstrafiken, som är lika stor pr landsväg som pr järnväg. Då emellertid all godsstatistik saknas för landsvägstrafiken (Jönköping är den enda stad i Sverige, som veterligen har personstatistik, resandesumma för busslinjerna, dock endast för 1930), har någon närmare undersökning av godstrafiken i likhet med Fredrikssons undersökning för Kalmar (*Fredriksson 1930*) ej gjorts. Fredriksson har även liksom Werner för Gävle (*Werner 1932*) undersökt trafikfrekvensen för socknarna inom detaljhandelsområdet, d. v. s. antalet »stadsresor» pr invånare och år. Då emellertid bägge ej haft någon statistik för busslinjerna, äro resultaten osäkra och visa egentligen endast, att antalet stadsresor är större från socknarna närmare staden än längre bort. Detta framgår även för Jönköpings omland av författarens undersökning av person- och turfrequensen för samtliga trafikmedel. Här avspeglas de tätare stadsresorna närmare staden i form av en »kärna» i persontrafikområdet. Nibbelblad har för Enköping funnit busslinjernas ändpunkter ange yttersta gränsen för omlandet (*Nibbelblad 1928*). Ett dylikt förhållande gäller delvis även för Jönköping.

Kommunikationernas fundamentala betydelse för bestämmande av omfånget av detaljhandelsområdet för Leeds och Bradford har också betonats av Dickinson. »The extent of the shopping areas depends upon cheap, rapid and frequent transportfacilities.» (*Dickinson 1930, s. 8.*) Han har också gjort upp en tillgänglighetskarta,

¹⁾ Samtidigt med en höjning av butikskulturen bland detaljaffärerna ha under senare tid även rationaliseringstendenser tagit sig uttryck i gemensamma inköp för att förbilliga varorna i konkurrens med varuhusen.

avgränsande det område, inom vilket Leeds och Bradford äro mer tillgängliga än några andra jämförliga centra (städer), med 60 min.-isokroner för järnvägstrafik med Leeds och Bradford som centra. Dickinsons undersökning avser emellertid totala influenszonen, ej endast detaljhandeln, och då undersökningen dessutom berör storstäder (Leeds mer än 1/2 million invånare), äro resultaten ej tillämpliga på smärre städer. Kant har fastställt Tartus omland (»région proche») genom en omfattande trafikundersökning, företrädesvis av varutransporter landsvägsledes. Endriss har fastställt veckomarknadsområdet för Ulm till c:a 2 900 kvkm, således mindre än Jönköpings detaljhandelsområde, ehuru Ulm har dubbelt så många invånare som Jönköping (*Endriss 1931, s. 71*). Jonasson har senare undersökt Stockholms varutrafik (*Jonasson 1934: 2*). Han framhåller, att en stads utförsel- och avsättningsområde av varor i allmänhet svårigen kan exakt bestämmas. Detta område är nämligen skiftande, dels med tid eller säsong, dels med olika varor, som ha sina speciella områden. Att en Orts handelsområde är ett mycket växlande begrepp har tidigare framhållits av Nelson (*Nelson 1928*), Isachsen, De Geer m. fl. Under det De Geer räknar Jönköping till Göteborgs distansbakland (*De Geer 1927, s. 30*) (»det område, som fågelvägen har kortare avstånd till hamnen ifråga än till andra hamnar») och Jonasson Jönköping till Göteborgs »järnvägstrafikuppland» (*Jonasson 1936*), räknar Rilton (*Rilton 1932*) samtliga städer i Jönköpings län utom Tranås till Jönköpings »naturliga» handelsområde. Riltons »naturliga» handelsområde är dock snarare en konstlad distriktsindelning av den svenska marknaden på grundval huvudsakligen av en del större svenska firmors försäljningsorganisationer, kompletterad med andra uppgifter, t. ex. rörande kommunikationer, tidningarnas spridningsområden etc. En Orts handelsområde (synonymt med Jonassons »egentligt handelsområde») är enligt Nelson det område, för vilket den platsen är »stan» och ingen annan. »För våra mindre och medelstora städer torde detta handelsområde (uppland, bakland eller omland) i trängre mening vara ganska väl avgränsat, och är det område, av vilket staden till stor del blomstrar» (*Nelson 1928, s. 17*). Werner har för Gävle handelsområde definitionen: »Det område, inom vilket summan av de ekonomiska relationerna till staden oförtydligt visar (*Werner 1932, s. 9*), att detta område är närmare ekonomiskt förbundet med Gävle än med någon annan stad». Bauman har för handelsområdena kring Tranås, Eksjö, Nässjö och Vetlanda (*Bauman 1935, s. 26*) definitionen, »att de i stort sett utgöras av de områden, inom

vilka man levererar varor med kortare lagringstid till städerna och köper varor med längre lagringstid från desamma». Baumans definition kan möjligen gälla för små städer, men är för snäv för medelstora och större städer, där »tillförsel- och avsättningsområdena» ofullständigt täcka varandra. Nelsons och Werners definitioner täcka varandra och torde väl även sammanfalla med Isachsens definition av persontrafikområdet. Då det gäller detaljhandeln, är nämligen persontrafiken lika primär som varuutbytet, och bägge betinga varandra i lika hög grad.

Avgränsningen av Jönköpings detaljhandelsområde har utom genom kommunikationerna skett dels genom primära uppgifter av huvudsakligen detaljaffärsinnehavare i Jönköping och i omgivande städer, nämligen Gränna, Tranås, Nässjö, Värnamo, Ulricehamn, Falköping, Tidaholm, Vetlanda samt dessutom municipalsamhällena Gislaved, Sävsjö och Aneby, dels genom »kontrolluppgifter» från avnämare inom handelsområdet. Den olika bredden av det bälte av strålar, som konvergerar mot Jönköping, anger den relativa skärpan av avgränsningen. Strålzonen är i verkligheten ett indifferent bälte, som hör till flera handelsområden samtidigt. Smalast är zonen i väster, men där sammanfalla också landskapsgränsen mot Västergötland, telefontaxe- och spritkontrollområdet med handelsområdets gräns.¹⁾ Under det zonen i väster kan avskäras relativt väl är den i sydväst vid N. Hestra väsentligt bredare, där Jönköpings handelsområde stöter intill såväl Halmstads spritkontrollområde som Borås' och Värnamos handelsområden. Bältet avsmalnar sedan igen framemot Skillingaryd för att åter vidga sig i sydöstra hörnet vid Vrigstad. Den går alltså i söder ungefär mitt emellan spritkontroll- och telefontaxedområdenas gränser, vilket ju kan förefalla egendomligt, åtminstone vad den förra gränsen beträffar. Förklaringen är väl närmast den, att Värnamo, vars handelsområde innefattar den överskjutande delen av kontrollområdet, är »torrlagt», varför gränsen måst korrigeras med hänsyn till Ljungby kontrollområde, dit Värnamo hör. Emellertid äro motboksinnehavarna i den överskjutande delen relativt färre än inom Jönköpings handelsområde, göra färre inköp och framför allt färre personliga besök i Jönköping för inköp. Att telefontaxedområdets gräns, som eljest i stort sett väl täcker handelsområdets, är för snäv, beror dels på det genom buskommunikationerna vidgade

¹⁾ Telefontaxedområde = område, inneslutande stationer med sinsemellan fria samtal, och spritkontrollområde = av Jönköpings spritförsäljningsbolag kontrollerat område.

handelsområdet, dels på den glesa befolkningen i sydväst. När (1916) telefontaxeområdets gräns bestämdes, funnos nämligen inga stationer inom handelsområdets överskjutande sydvästra del. När sådana stationer senare tillkommo, överfördes de enligt huvudprincipen för taxeområdesindelningen till närmaste taxestation, Nissafors, nära N. Hestra (enligt uppgift från K. Telegrafstyrelsen). Då sistnämnda taxeområde upphörde (1920), överfördes stationerna till Värnamo taxeområde och böra nu (enl. abonnentönskemål) överföras till Jönköpings. Norr om Vrigstad avsmalnar gränsen för Jönköpings handelsområde upp mot Forserum, där Nässjö handelsområde skärper gränsen. Då Nässjö även är »torrlagt» och tillhör Eksjö kontrollområde, är gränsen för Jönköpings kontrollområde förskjuten åt Eksjöhället. Söder om Nässjö har Sävsjö gamla handelsområde¹⁾ fått bidra till avgränsningen ner emot Vrigstad. Norr om inbuktningen vid Forserum, förorsakad av Nässjö handelsområde, vidgar sig zonen ånyo genom de glesa bygderna väster om Aneby för att sedan något förträngas och tvingas över åt Gränna av Tranås handelsområde. Då även Tranås tillhör Eksjö kontrollområde, sträcker sig Jönköpings även här utanför handelsområdet och upp till landskapsgränsen i norr. Telefontaxeområdet går även något nordligare än Jönköpings handelsområdes gräns för att tillgodose Grännas eget handelsområde. Väster om Vättern sammanfaller i stort sett telefontaxeområdet med Jönköpings handelsområdes breda gräns, däremot går kontrollområdets gräns betydligt sydligare och följer landskapsgränsen. Här har således utslutande konventionella skäl betingat kontrollområdets gräns, varför enstaka socknar, såsom Gustav Adolfs, på egen begäran, överflyttats från Falköpings till Jönköpings kontrollområde, och i andra, såsom Habo, Nykyrke, Sandhem och Bjurbäck, ha enskilda motboksnehavare överflyttat sina motböcker till Jönköpings kontrollområde.²⁾

En gränsszon för handelsområdet har utom för Jönköping även konstaterats av Werner för Gävle i form av en »mer eller mindre bred» zon, där olika handelsområden täcka varandra. Även Mader har konstaterat en dylik »övertäckningszon» kring Freiburg, ehuru ingen av dessa författare närmare analyserat zonens bredd. Bauman framhåller i sin undersökning om Eksjö, Nässjö, Vetlanda och Tranås, att gränserna mellan olika orters handelsområden bli skarpare, där

¹⁾ Frågan om Sävsjö stadsblivande är f. n. aktuell.

²⁾ De Jönköpings omland angränsande handelsområdenas huvudorter, som äro »torrlagda», ha samtliga i senare tid sökt få utlämningsställen för spritdrycker, vilket är en naturlig strävan hos dessa orter att bevara sina handelsområden.

folktätheten är mindre. Han avgränsar också de ovannämnda städernas handelsområden såväl mot varandra som mot Jönköpings med en enkel linje. Dessa gränser äro emellertid ej ens i glesbygderna så markerade, som Bauman angivit, allraminst vad gränserna mot Jönköpings omland beträffar. Visserligen avse Baumans och författarens undersökningar skilda år, så att någon förändring kan ha ägt rum. Denna labilitet hos gränserna sammanfaller som förut påpekats med en motsvarande hos speciellt busskommunikationerna i glesbygden. Att skärpan i gränserna mellan ovannämnda städer är större sinsemellan än mot Jönköping beror närmast på att de äro »lika avstånd»-gränser och ej på folktäthet. Där gränsen, såsom ifråga om Jönköpings handelsområde, går närmare den mindre staden, blir den mindre skarp eller gränsbandet bredare, men kommunikationerna kunna ibland verka modifierande härvidlag, då gränsen ofta numera blir labil.

Jönköpings handelsområde är således en »säck med en öppning» (Vättern) upptill och innesluter 91 400 personer och har en areal av c:a 3 600 kvkm, gränsszonen inberäknad. Men denna säck har flera »hål» och »lösa trådar». Dessa hål bestå av vissa orters egna eller lokala handelsområden, vilka, såsom framgår av kartan, (strålknippena) äro Huskvarnas, Grännas, Vaggeryds och Skillingaryds jämte Forserums och Malmbäcks. Störst är givetvis Huskvarnas handelsområde, c:a 330 kvkm, med 14 800 personer (inkl. staden själv). Den egendomliga formen på handelsområdet är betingad av Jönköpings närhet, vilket gör, att Huskvarnas omland endast når halvannan mil norr och öster ut, såsom författaren tidigare framhållit i sin monografi över Huskvarna. Grännas omland, c:a 165 kvkm, omfattar 5 500 personer men är mera självständigt än Huskvarnas, såsom framgår av kartan. Till Grännas omland hör utom Visingsö jämväl ett område mellan telefontaxeområdet och Jönköpings omlandsgräns, c:a 65 kvkm. Att Grännas omland överhuvud ingår i Jönköpings sammanhänger dels med stadens litenhet, dels med dess gamla sjöförbindelser med Jönköping. Vaggeryds omland, c:a 310 kvkm, är väsentligt större än Grännas, men omfattar endast 4 400 personer. Det faller liksom Huskvarnas helt och hållet inom Jönköpings omland, men är på södra sidan väl avgränsat mot Skillingaryds. Detta senare är mindre både till areal, c:a 175 kvkm, och folkmängd, men faller delvis, c:a 130 kvkm, söder om Jönköpings omlandsgräns. Den utdragna formen på omlandet beror dels på förträngningar i det samma genom Vaggeryds omland, som är yngre som sådant, dels på

landsvägsriktningen uppåt »hult»-bygderna, Valdshult, Tranhult m. fl. Forserums omland är mindre än något av de föregående, c:a 105 kvkm, och omfattar endast 2 700 personer. Omlandet faller delvis, c:a 25 kvkm, utanför Jönköpings omland och är väl markerat i norr mot Huskvarnas omland. Malmbäcks omland skiljer sig, vad arealen beträffar, c:a 145 kvkm med c:a 45 kvkm utanför Jönköpings handelsområde, rätt avsevärt från Forserums, men omfattar endast 1 700 personer. Att dessa små handelsområden överhuvud nämnts, beror på att de på grund av sitt perifera läge äro väsentligt självständigare än t. ex. Norrahammars och Bankeryds omland, som äro nästan lika primära till Jönköping som till egna huvudorter.

»Trådarna», som utgå från Jönköpings omland, leda till utanför området liggande »avsevärda» orter, samtliga omgivande städer, Hjo, Tidaholm, Falköping, Ulricehamn, Värnamo, Vetlanda, Eksjö, Nässjö, Tranås samt dessutom Gislaved, Gnosjö, Sävsjö, Bodafors, Aneby, Ödeshög. De trådar, som fästa dessa orter vid Jönköpings omland, äro kommunikationslederna, i första hand järnvägarna. Som synes å kartan sträcka sig dessas isokroner väsentligt bortom busslinjernas och utom handelsområdet, vilket alltså betyder, att Jönköpings tillgänglighet pr järnväg är lika stor från nämnda platser som pr busslinje från platser inom handelsområdet. Speciellt äro snabbförbindelser med Jönköping från grannstäderna ägnade att öka mängden av affärstransaktioner med grannstädernas befolkning. Även de privata personbilarna spela stor roll för sådana ekonomiska relationer. Liksom förut nämnts i avseende på viss godstrafik ha järnvägarna här ifråga om persontrafiken ett övertag genom sådana förbindelser, ju snabbare desto större.

Liksom de nämnda orterna inom Jönköpings omland har även Jönköping själv ett mindre inre omland, eller om man så vill, en »kärna» i handelsområdet (på kartan angivet genom ett glest strålknippe). Detta område är emellertid svårare att avgränsa än det »yttre» handelsområdet, men det avspeglas å kartan genom de tätare turerna i kommunikationerna. Det sträcker sig ungefär halvannan mil kring Jönköping och innefattar således Huskvarna, Norrahammar, Bankeryd och Tenhult, eller med andra ord tätbygden kring Vätterns sydända med c:a 50 000 personer och med en areal av 420 kvkm. Det innefattar sådan befolkning, som till större delen reser in till staden uteslutande för att göra vissa inköp. Dessa inköp omfatta alla slags varor, även livsmedel (speciellt delikatesser). Denna befolkning är desto »fastare» kunder till Jönköpings affärer,

ju närmare staden den bor och ju flera stadsresor den gör för inköp av förbrukningsvaror eller varor för dagligt behov. Det »yttre» handelsområdet omfattar mest sådan befolkning, som reser in till staden för att avyttra sina varor eller för annat ändamål och därjämte gör inköp i stadens affärer. Dessa inköp avse mera sällan livsmedel utan bestå huvudsakligen av varor för periodiskt bruk eller »engångsartiklar». Antalet fasta kunder i Jönköpings affärer avtar även i detta område utåt, allt eftersom kommunikationsmöjligheterna med det växande avståndet från »centrum» i linjenätet försämras.

Mauritzon har för Höganäs liksom Johansson för Kungälv konstaterat ett »inre» handelsområde, som väl närmast vore att jämföra med Jönköpings »kärna». Nelson avser emellertid med »inre» handelsområde egentligt detaljhandelsområde, således även innefattande Mauritzons, Johanssons och författarens »yttre» handelsområde. Nelson har konstaterat ett periferiskt strökundsområde, som orten delar med andra orter. Detta skulle väl i så fall närmast motsvara den »gränzon», som Nelson funnit som avgränsning för ortens inre omland, och som författaren fastställt för Jönköpings detaljhandelsområde. Nelsons fordran, att en ort skall helt dominera handeln inom sitt »inre» handelsområde, kan knappast upprätthållas beträffande de lokala handelsområdena inom orten. Att fasta kunder finnas även utanför gränzonen har Fredriksson visat för Kalmar. Liksom för Jönköping torde det emellertid endast vara agglomerationer, som genom »trådar» (kommunikationsleder) äro knutna till handelsområdet. Mader har även för Freiburg konstaterat dylika lokala handelsområden och »trådar» till omgivande mindre städer, och även Fredriksson, Jonasson, Bauman och Werner m. fl. omnämna lokala handelsområden inom huvudorten.

Isachsen framhåller, att för Oslo är handelsintensiteten (»handelsmängden per individ») mycket olika inom de olika delarna av handelsområdet. Bauman har sökt att bestämma handelsintensiteten inom det handelsområde han undersökt genom sin s. k. handelsintensitetskoefficient. Denna har han erhållit genom att dividera antalet »invånare» pr affär inom resp. handelsområde utom staden med antalet »invånare» pr affär inom staden jämte dess handelsområde. Bauman bestämmer denna koefficient för Tranås till 1,69, för Eksjö till 2,23 och för Nässjö till 1,54 och anser dessa tal beteckna »den ordning, i vilken städerna ha betydelse för sina handelsområden.» Undersökes emellertid handelsomsättningen i kronor

pr individ, som erhålles genom att dividera omsättningssumman för stadens affärer (Kommerskollegium 1935) med antalet personer inom stadens handelsområde (enligt Baumans bestämning), erhålles för Tranås c:a 485 kronor, för Eksjö c:a 460 kronor och för Nässjö c:a 515 kronor. Dessa siffror visa emellertid en motsatt ordning för städernas betydelse än Baumans koefficienter. Ju mer stadens affärer anlitas av sin kundkrets, desto större betydelse har givetvis staden för densamma. Nässjö har alltså störst betydelse för sitt omland och Eksjö minst, och detta trots att det inom Eksjö och Nässjö handelsområden falla helt eller delvis ett par »avsevärda» lokala handelsområden. Bauman anser vidare, att antalet affärer pr kvadratmil inom resp. städers handelsområden, som är minst för Eksjö, 5,2, och störst för Nässjö, 14,1, skulle bestyrka hans åsikt. Emellertid gäller det här liksom för städernas affärer, att det ej är antalet, som säger något om betydelsen, utan omsättningssumman, varom uppgift tyvärr saknas.

Som förut nämnts är avyttringen av varor genom omlandsbefolkningen i Jönköping ett avgörande skäl för dennas stadsbesök och inköp. Detta gäller speciellt torghandeln. En undersökning av torghandelsområdet visar, att även detta nära överensstämmer med omlandet med en del »trådar». Givetvis är tillförseln, som omfattar först och främst trädgårdsprodukter, smör, ägg, ost men även kött, fläsk och fisk samt dessutom en del hantverksalster, såsom bleck- och leksaker, minst från den magrare bygden i södra delen av området, dit ju också kommunikationerna äro sämre. Störst är tillförseln från de bördiga tätbygderna kring sydändan av Vättern ända upp till Gränna samt från Visingsö.

Av ovanstående följer, att de olika branscherna inom stadens affärer ha kundkretsar av olika vidd. Ehuru stadens affärer i första hand tillgodose stadsbefolkningens behov, tillgodose de ju även i större eller mindre utsträckning omlandsbefolkningens. Under det livsmedelsbranschen t. ex. har sin kundkrets huvudsakligen inom staden, ha branscher med »engångsartiklar», t. ex. möbler och musikinstrument, en kundkrets, som består av »strökunder», ända till 20 mil från Jönköping. En undersökning av de olika branscherna ger vidare vid handen, att kundkretsen är vidast för affärer med modevaror och andra »moderna» varor, såsom pälsverk etc. Någon påfallande skillnad mellan de övriga branschernas kundkretsar ger sig ej till känna. Järnvarubranschen, som Fredriksson funnit för Kalmar ha större kundkrets än alla de övriga branscherna,

har i Jönköping ej större kundkrets än de flesta andra branscher, trots att en av de äldsta och största affärerna tillhör denna bransch. Stora affärer inom olika branscher med »periodiska» artiklar, såsom »sidenhus» o. d., ha samtliga stor kundkrets, ju exklusivare desto större. Enahanda äro förhållandena med de förut omnämnda städernas kundkretsområden. I vissa fall kan kundkretsen till mer än hälften utgöras av lantbor, t. ex. i järnaffärer, bosättningsaffärer och i åtskilliga andra.

De förut omnämnda »lokala» handelsområdena inom Jönköpings handelsområde (»hålen») förse befolkningen därinom med alla slags varor, ofta till billigare pris än Jönköpings affärer, beroende på Jönköpingsaffärernas högre omkostnader. På grund av större konkurrens inom Jönköping finnas där emellertid större affärer med större sortering och följaktligen mera kvalitetsvaror och framför allt mera »moderna» varor. Det är således anledningen till att Jönköpings affärer ha ett övertag gentemot omlandsaffärerna. Dessa förse naturligtvis sina lokala kundkretsar först och främst med livsmedel men även med periodiska varor av mestadels »standardkvalitet». Denna avsättning av standardvaror har ökats med bilismen, som underlättat distributionen till »lantaffärerna» och därmed till dessas kundkretsar, varav följt en minskning i detaljförsäljningen av sådana varor till Jönköpings omlandsbefolkning. Emellertid sker distributionen till lantaffärerna i stor utsträckning genom Jönköpings grossister, speciellt kolonialvarugrossisterna. Genom dessa medelbara eller indirekta »stadsköp» kompenseras således i viss mån »läckaget» genom »hålen» i »säckerna». Lastbilar utgå även från staden för detaljförsäljning till landsbygdens befolkning. Denna försäljning underlättas genom de moderna standardförpackningarna. Något »allmänt» grosshandelsområde (*Jonasson 1934:2*) för Jönköpings samtliga varor existerar ej. Däremot sammanfaller kolonialvarugrosshandelsområdet nära med detaljhandelsområdet eller Jönköpings omland, inberäknat en del »trådar» till platser utom omlandet. Omsättningen inom de lokala handelsområdena såväl pr företag som pr kund framgår av tab. 37. Skillingaryds höga omsättning pr kund beror bland annat på relativt stora företag, gynnade av avståndet från Jönköping. Den låga omsättningen för Gränna beror dels på »avbränningen» genom Visingsöaffärerna, dels på Jönköpingstrafiken. Jönköpingshandels dominierande omsättning såväl pr företag som pr kund visar dess relation till handelsområdet i dess helhet. Omsättningen är emellertid störst i medeltal pr

TABELL 37.

Uppgifter angående Jönköpings handelsområde och inom detsamma belägna orters handelsområden 1931: folkmängd och areal samt inom resp. huvudort antal företag med detaljhandel (även komb. med industri) och partihandel jämte omsättningen (1930). (Jfr pl. X.)

Handelsområde			Detaljhandel			Partihandel		Anmärkning	
Namn (Huvudort)	Folk- mängd	Areal km ²	Antal föret.	Omsättning kronor		Antal föret.	Omsättn. kronor pr företag.	Inom Jönköpings handelsområde	
				pr föret.	pr kund			Folkm.	Areal
Huskvarna	14 800	330	159	34 000	361	3	190 000		
Gränna	6 000	230	36	38 000	225	—	—	5 500	165
Vaggeryd	4 400	310	40	28 000	250	7	42 000		
Skillingaryd	4 100	305	34	48 000	399	2	37 000	2 900	175
Forserum	3 200	130	27	32 000	272	5	19 000	2 700	105
Malmback	2 000	190	24	22 000	268	3	35 000	1 700	145
Jönköping	91 400	3 600	569	69 000	429	78	265 000		

Anm. Ovanstående uppgifter äro grundade på sådana, tagna ur primärmaterialet till 1931 års företagsräkning och erhållna från K. Kommerskollegium, Stat. byrån samt Stat. Meddel., ser. A, IV: 10, 1931 års företagsräkning.

kund inom stadsbygden men avtar med avståndet därifrån. För sistnämnda orter liksom för mellanliggande strand av Vättern spelar båttrafiken, som t. o. m. 1930 anlöpte »bryggorna», stor roll för avsättningen i Jönköping (»Grännatorget»). Bilarna ha nu till större delen övertagit båtarnas roll, och på lördagar insättes på Grännalinjen en särskild godsvagn, som lastar 3 000 kg., och även övriga linjer ha antingen släpvagnar (2-hjuliga) eller godsinka i bussarnas bakre avdelning.

Mjölktillförseln, som kvantitativt spelar en viss roll i Jönköpings varuutbyte med omlandet, sker inom ett område av c:a 2½ mil omkring Jönköping. Den är minst från området rakt väster om Jönköping, där Dumme mosse ligger, och från området rätt öster om Huskvarna, där denna stad har sitt uppsamlingsområde. Mjölkleveransområdets storlek tyckes ej i senare tid ha undergått någon nämnvärd förändring, möjligen beroende på den ökade animala produktionen inom området. Werner har däremot för Gävle konstaterat en minskning av mjölkleveransområdet på grund av områdets intensifiering genom ökad produktion och förbättrade kommunikationer. Jonasson uppger däremot, att Östersunds mjölkleveransområdes gräns förskjutits från tre mil till bortåt sju mil från staden på grund av biltrafikens genombrott (Jonasson 1930: 2). Mjolktransporterna till Jönköping ske dels med omnibus, dels med lastbilar

och, i mindre utsträckning från lantgårdar inom eller närmast staden, med hästskjutsar. Uppsamlingen och distributionen av mjölken sker genom stadens mejerier, 1931 c:a 7 268 ton oskummad mjölk och 56 ton grädde, eller 0,6 kg mjölk pr innevånare och dag.

Utvecklingen av de ekonomiska relationerna inom handelsområdet avspeglas i viss mån även i tab. 38, som visar den väldiga ökningen 1910—1930 inom Jönköpings taxeområde av antalet växelstationer och apparater, ansutna till dessa. Denna ökning är nära $2\frac{1}{2}$ gång så stor för växelstationerna som för centralstationen i Jönköping. Handelsområdets relationer utåt avspeglas i antalet rikssamtal, som nära

TABELL 38.

Uppgifter om antalet I telefonapparater, II telefonsamtal, III telegram åren 1910 och 1930 samt IV radiolicenser år 1930 för Jönköpings stations taxeområde. (Siffrorna inom parentes avse hela riket.) (Jfr pl. VII, X.)

	Antal		Ökning % 1910—1930
	1910	1930	
I.			
Jönköpings central underlydande växelstationer	18	48	168
Telefonapparater till centralstationen	1 218	3 550	191
» » växelstationerna	404	2 251	457
Summa	1 622	5 801	258 (296)
II.			
Telefonsamtal, taxerade, i Jönköpings taxeområde:			
inom taxeområdet	3 099 035	6 963 813	125
rikssamtal	91 538	438 907	380
Summa	3 190 573	7 402 720	132 (141)
III.			
Telegram, taxerade, (hela taxeområdet)			
inländska	17 972	33 920	89
utländska	2 165	4 275	97
Summa	20 137	38 195	90,7 (70,8)
IV.			
	Antal apparater per 1 000 personer 1930:		
	Telefon-	Radio-	
Jönköpings stad	114	121	
» övriga taxeområde	49	82	
» taxeområde	75	98	
Hela landet	85	79	

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga Bidr. t. Sv. off. stat. I) Telegraf- och telefonväsendet 1910, tab. 1 och 5 samt Sv. off. stat., Telefon och telegraf 1930, tab. 1 a, 1 b, 1 c och 7, samt tabellerna på sid. 50, 52 och 57 jämte uppgifter från Jönköpingsstationen.

femdubblats sedan 1910, samt i antalet avgångna postförsändelser, spec. paket, som ökats med nära 250 % (tab. 39). Postabonnerade tidningar och tidskrifter visa en ökning av över 100 %. De 4 dagliga tidningar, som tryckas i Jönköping, ha givetvis sin största spridning inom handelsområdet men äro spridda även utanför, huvudsakligen inom Jönköpings län (*Rosenberg 1933*). Länets beröring i övrigt med Jönköping är huvudsakligen av kulturellt slag och avser främst administration, rättsväsende och högre undervisning samt sjukvård och s. k. missionsverksamhet.¹⁾ Staden och dess omland återverka på varandras funktioner, äro komplement, som bilda en ekologisk enhet (*Andersson och Lindeman 1930*). I denna enhet spela de ekonomiska faktorerna den största rollen, ehuru även de kulturella ha avsevärd betydelse. En undersökning av Jönköpings relationer till den övriga delen av landet och även till utlandet, efter mönster av bl. a. Jonassons betydelsefulla arbete över Stockholms varutrafik med in- och utlandet, har på grund av svårigheten att anskaffa material ej varit möjlig. Av de mångahanda varor Jönköping i egenskap av såväl konsument som producent utbyter med

TABELL 39.

Uppgifter om I antalet avgångna försändelser (med eller utan postförskott) vid Jönköpings postkontor (inkl. brevsamlingsställen och ångbåtspostexp.) samt II antalet underlydande postanstalter och dessas avgångna försändelser åren 1910 och 1930. (Siffrorna inom parentes avse hela riket.)

	Antal		Ökning % 1910—1930
	1910	1930	
I.			
Avgiftspliktiga			
brevförsändelser (brev, brevkort, korsband)	1 527 651	4 037 664	164
paket	19 038	66 124	247
postanvisningar och inbetalningskort	51 847	200 320	286
postabonnerade tidningar och tidskrifter (nrex.) ...	2 282 780	4 753 788	108
Postsaksförsändelser	6 344	53 234	738
Summa	3 887 660	9 111 130	134 (108)
II.			
Underlydande postanstalter	15	32	
Försändelser	256 982	554 463	116

Anm. Till grund för ovanstående uppgifter ligga Bidr. t. Sv. off. stat. M) Postverket 47, 1910, tab. 1 och 5, samt Sv. off. stat. Postverket 1930, tab. 4 och 6.

¹⁾ Post-, bank-, försäkringsdistrikt liksom firmors s. k. försäljningsdistrikt (*Rilton 1932*) lämna ingen direkt ledning för avgränsningen av Jönköpings detaljhandelsområde, emedan även andra hänsyn än till kundkretsen varit avgörande för uppdelningen i dylika distrikt.

Sverige i övrigt och utlandet, torde dess egna industriprodukter spela den största rollen. De större industrierna avsäta sina alster, bland vilka främst tändstickorna gjort Jönköping känt, även på världsmarknaden. En ökad avsättning av industriprodukter och därav följande stimulering av stadens näringsliv i sin helhet förutsätter framför allt gynnsamma transportmöjligheter. Det geografiska läget har betingat Jönköpings uppkomst och utveckling, och dess framtid beror likaledes på dess förbindelser till lands, på vattnet och i luften.

Förteckning över källor.

1. Litteratur.¹⁾

- Adell, E.*, 1924. Jönköpings stadsplan. Sv. komm.-tekn. för. handl.
— — 1933. Om Jönköpings kartor. Mäster Gudmunds Gilles årsbok, Jönköping.
Ahlmann, H. W:son, 1930. En ekonomisk-geografisk undersökning av nutida Stockholm med förorter. Ymer.
Ahlmann, H. W:son, m. fl., 1934. Stockholms inre differentiering. Del I av en ekon.-geografisk undersökning av nutida Stockholm med förorter. Stadskollegiets utlåtande och memorial. Bihang.
Alegård, G., 1923. Svensk befolkningsstatistik. Studentför. Verdandis småskrifter.
Allendorf, H., 1901. Der Zuzug in die Städte, seine Gestaltung und Bedeutung für dieselben in der Gegenwart. Halle.
Allvin, J., 1839. Strödda anteckningar angående Jönköpings stad och dess omgivning. Jönköping.
Andersson, A. m. fl., 1921. Jönköping efter 1862. Jönk. Hist., IV.
Anderson, N. and Lindeman, E., 1930. Urban sociologi. An introduction to the study of urban communities. New York.
Aurousseau, M., 1924. Recent contributions to urban geography: A review. Geogr. Review. (Litteraturförteckning).
Bauman, G., 1935. Geografiska studier över Eksjö, Nässjö, Vetlanda, Tranås samt deras handelsområden. Svensk geogr. årsbok.
Bergquist, A., 1932. Tändsticksstaden. Jönköping.
Bjurulf, H., 1927. Södra Vätterbygden. Jönköping.
Björkman, R., 1913. Jönköping. Sveriges städer. Bd V. Stockholm.
— — 1917. Det forna Jönköping. Jönk. Hist., I.
— — 1918. Det nya Jönköping. Jönk. Hist., II.
Björkman, R., 1919. Det nya Jönköping. Jönk. Hist. III.
Blanchard, R., 1912. Grenoble, étude de géographie urbaine. Paris.
Blanchard, R., 1922. Une méthode de géographie urbaine. La vie urbaine.
Bobek, H., 1927. Grundfragen der Stadtgeographie. Geogr. Anzeiger.
— — 1928. Innsbruck. Eine Gebirgsstadt, ihr Lebensraum und ihre Erscheinung. Stuttgart.
Booberg, C. A., 1924. Jönköpings stads vattenlednings- och avloppsförhållanden. Sv. komm.-tekn. för. handl.
(*Clausen, H. G.*), 1920. Beskrifning öfver kanalvägen Stockholm—Göteborg. Linnköping.
Corbusier, Le., 1929. Städtebau. Übersetzt und herausgegeben von Hans Hildebrandt. Stuttgart.

¹⁾ Lokallitteraturen kursiverad.

- Creutzburg, N., 1925. Das Lokalisationsphänomen der Industrien. Forsch. z. deutsch. Landes- und Volkskunde. Stuttgart.
- Cronquist, G. W.:son, 1926. Färgen i stadsbildn. Sv. komm.-tekn. för. handl.
- De Geer, Sten, 1912. Storstäderna vid Östersjön. Ymer.
- — 1919. Befolkningens fördelning i Sverige. Beskrivning till karta i skalan 1: 500 000. Stockholm.
- — 1922. Storstaden Stockholm ur geografisk synpunkt. Sv. turistför. årsskrift.
- — 1923. Greater Stockholm, a geographical interpretation. Geogr. Review.
- — 1924: 1. Falu stads industriella förutsättningar, sedda ur ekon.-geografisk synpunkt. Falun.
- — 1924: 2. Om Gävle stad och dess centrum. En stadsgeografisk undersökning. Gävle.
- — 1927. Östersjöhamnarnas geografi. (Östersjöhamnarna före och efter världskriget. Geogr.-stat. undersökning, utförd på uppdrag av Sv. Hamnförbundet) Stockholm.
- — 1928: 1. Den nutida staden Visby. Globen.
- — 1928: 2. Människans och näringslivets geografi. Stockholm.
- — 1931. Affärskvarteren i moderna storstäder. Föredrag. (Kontoristen, Göteborg.)
- Dickinson, R. E., 1930. The regional functions and zones of influence of Leeds and Bradford. Geography.
- Dörries, H., 1925. Die Städte im oberen Leinetal, Göttingen, Northeim und Einbeck. Göttingen.
- — 1930. Der gegenwärtige Stand der Stadtgeographie. H. Wagner Gedächtnisschr., Pet. Mitteil. (Litteraturförteckning.)
- Ekstedt, J., 1934. Inre Stockholms differentiering med hänsyn till företagens lokalisering. Stadskoll. utlåt. o. mem. Bihang.
- Ekstrand, G., 1925. Göteborg, några stadsgeografiska studier med särskild hänsyn till stadens historiska geografi. Sydsv. geogr. sällsk. årsbok.
- Endriss, G., 1931. Stadtgeographie von Ulm an der Donau. Ulm a. Donau.
- Erdmann, G., 1925. Upsala. Monographie einer schwedischen Stadt. Greifswald.
- Faxe, A., 1867. Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes femårsberättelser. Ny följd 2. Åren 1861—1865. Jönköpings län. Bidr. t. Sv. off. stat.
- von Feilitzen, H., 1910. Das Jönköpinger Tal und das småländische Hochland. Führer zu den wissenschaftlichen Excursionen der zweiten Agrogeologenkonferenz. II:te intern. Agrogeologenkonferenz Stockholm 1910.
- Fredriksson, E., 1930. Kalmar detaljhandelsområde. En ekon.-geografisk studie. Sv. geogr. årsbok.
- Friberg, A., 1892. Rumlaborg. Föredrag vid Växjö stifts 12:e folkskolläramöte i Jönköping 1892.
- Friberg, H., 1932. Från Smålands medeltid. Meddel. från N. Smål. Fornminnesför., Jönköping.
- v. Friesen, O., 1917. Stadens namn. Jönk. Hist., I.
- Fuhrmann, M., 1933. Lübeck, Versuch einer stadtgeographischen Darstellung. Breslau.
- Geisler, W., 1918. Danzig, ein siedlungsgeographischer Versuch. Halle a. S.
- Geisler, W., 1920. Beiträge zur Stadtgeographie. Zeitschr. d. Gesellsch. f. Erdkunde. (Litteraturförteckning.)

- Geisler, W., 1924. Die deutsche Stadt. Stuttgart.
- Gex, F., 1921. Albertville, étude de géographie urbaine. Chambéry.
- Granlund, E., 1916. Borlänge, en egenartad svensk stadstyp. Ymer.
- Granlund, E., 1924. Ur Norra Smålands bebyggelsehistoria. Meddel. från N. Smål. Fornminnesför. Jönköping.
- — 1933. Vättern och landhöjningen. Mäster Gudmunds Gilles årsbok. Jönköping.
- Haldén, B. E., 1923. Svenska jordarter. Stockholm.
- Hallonsten, K., 1934. Geografiska studier över Trälleborg. Sv. geogr. årsbok.
- Hals, H., 1929. Fra Christiania til Stor-Oslo. Et forslag til generalplan for Oslo. Oslo.
- Hartmann, E. L. m. fl., 1917—21. Jönk. Hist., I—IV, utg. på uppdrag av Stadsfullm. i Jönköping.
- Hassinger, H., 1910. Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien. Mitteil. d. Geogr. Gesellschaft in Wien.
- Hassert, K., 1907. Die Städte. Natur und Geisteswelt. Bd 163.
- — 1931. Allgemeine Verkehrsgeographie, I. Berlin u. Leipzig.
- Heckscher, E., 1925. Våra stadsgrundningars betydelse. Sv. Stadsförbundets tidskrift.
- Herlitz, N., 1924. De svenska städernas uppkomst och utveckling. Särtryck ur Internation. stadsbyggnadsutställningens i Göteborg 1923 katalog. Stockholm.
- Hessler, A., 1932. Svensk industrikalender, utg. av Sveriges Industriförb.
- Hettner, A., 1927. Die Geographie, ihre Geschichte, ihr Wesen und ihre Methoden. Breslau.
- — 1929. Methodische Zeit- und Streitfragen. Neue Folge. Geogr. Zeitschr.
- Hierta, L., 1834.* Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes uti Jönköpings län till K. M. i underdånighet afgifne Femårsberättelse för åren 1828, 1829, 1830, 1831 och 1832.
- Hirsch, J., 1925. Der moderne Handel, seine Organisation und Formen und die statl. Binnenhandelspolitik. Grundriss d. Sozialökon., V. Tübingen.
- Holm, P., 1924. Göteborgs stadsdelar. Meddel. från Geogr. för. i Göteborg.
- Hurd, R. M., 1924. Principle of city land values. Fourth ed. New York.
- Hädicke, E., 1931. Kiel. Eine stadtgeographische Untersuchung. Kiel.
- Högbohm, A. G., 1926. De hängande dalarna kring Vättern. Ymer.
- Höjer, J. A., 1931. Den endemiska struman i Sverige. Hygiea.
- Isachsen, F., 1928. De geografiska hoveddrag ved Oslos innenlandske distribusjons-handel. Sv. geogr. årsbok.
- Johansson, E. O., 1932. Några stadsplaneprojekt för Jönköping från 1600-talets början. Meddel. från N. Smål. Fornminnesför. Jönköping.
- Johansson, I., 1932. Kungälv, en stadsgeografisk studie. Gothia.
- Jonasson, O., 1930:1. Über den geographischen Wert verschiedener statistischer Darstellungsmethoden. Erde und Wirtschaft.
- — 1930:2. Jordbrukets beroende av det geografiska marknadsläget. Kungl. Landtbruksakademiens handlingar och tidskrift.
- — 1934:1. Varutrafiken med bil samt stat. och kartografisk översikt av den totala varutrafiken t. o. fr. Stockholm under maj månad 1932. Stats off. utredn.

- Jonasson, O., 1934: 2. Stockholms varutrafik med in- och utlandet. Del III av en ekon.-geografisk undersökning av nutida Stockholm med förorter. Stadskoll. utlåt. och mem. Bihang.
- — 1936. Om Göteborgs handels- och trafikområden. Svenska varor.
- Jonsson, G., 1934: 1. Befolkningens fördelning med hänsyn till bostad i inre Stockholm åren 1910 och 1930. Stadskoll. utlåt. o. mem. Bihang.
- — 1934: 2. Översikt av den stadsgeografiska in- och utländska litteraturen. Stockholms inre differentiering. Stadskoll. utlåtande o. mem. Bihang. (Litteraturförteckning.)
- Kant, E., 1927. Tartu (Dorpat). Résumé français. Tartu.
- Kjellberg, C. M., 1930. Privilegie- och frihetsbrev samt andra urkunder rörande Jönköpings stad 1284—1785. Jönköping.
- Kommerskollegium, 1930. Sveriges utbyggda vattenkraft. Sv. off. stat.
- Kommerskollegium, 1935. 1931 års företagsräkning. Stat. meddel. Ser. A. Bd IV: 10. Stockholm.
- Kratzer, A., 1935. Das Klima der Städte. Geogr. Zeitschr.
- Krüger, H., 1931. Höxter u. Corvey. Ein Beitrag zur Stadtgeographie. Münster i. W.
- Kugelberg, B., 1931. Två arkeologiska promenader. Mäster Gudmunds Gilles årsbok. Jönköping.
- Källström, V., 1932. Näringslivet inom Smålands och Blekinge handelskammardistrikt med särskild hänsyn till sistförflutna kvartsseklet. Smål. o. Blek. handelskammare åren 1907—1931. Minnesskrift. Jönköping.
- Larsson, Y., 1912. Stadsområdets tillväxt. Minnesskr., utg. av Sv. Stadsförb. tidskr.
- Larsson, Y. m. fl., 1934. Lokaltrafikens ordnande i Stockholm, I., utg. av 1930 års trafikkommité. Stadskoll. utlåt. o. mem. Bihang.
- Leighly, J. B., 1928. The Towns of Mälardalen in Sweden. A study in urban morphology. University of Calif. Public. in Geogr. Berkeley.
- Leixner, O., 1924. Der Stadtgrundriss und seine Entwicklung. Die Landkarte. Wien.
- Levainville, J., 1913. Rouen. Étude d'une agglomération urbaine. Paris.
- Lilienberg, A., 1912. Svenska stadsanläggningskonsten under de senaste 50 åren. Minnesskr., utg. av Sv. Stadsförb. tidskr.
- Linde, L. G., 1888. Sveriges ekonomirätt. Stockholm.
- Linden, G., 1912. Stadsbildens utveckling. Minnesskr. utg. av Sv. Stadsförb. tidskr.
- — 1923. Städernas planläggning och lagstiftning i samband därmed efter 1850. Internation. stadsbyggnadsutställningens i Göteborg katalog.
- Lindqvist, L. E., 1933. Anteckningar till en Jönköpingsbibliografi. Mäster Gudmunds Gilles årsbok. Jönköping.
- Lindqvist, R., 1935. Jönköpings flygfält. Program för invigningen av Jönköpings flygfält. Jönköping.
- Lindstam, R., 1923—26. Huskvarna krönika. Huskvarna.
- Lindström, B., 1923. Teknisk beskrivning över föreslaget friluftsbad med konstgjorda bassänger i Jönköping jämte utredning rörande temperaturen i bassängerna. Jönk. stadsfullm. handl.

- Ljunggren, G., 1862. Atlas öfver Sveriges städer med deras alla egor och jordar jemte arealbeskrifningar. Stockholm.
- Lundquist, L., 1932. Järnvägarna och landsvägstrafiken inom Småland och Blekinge. Smål. o. Blek. handelskammare åren 1907—31. Minnesskr. Jönköping.
- Lundström, A., 1934. Karlskrona, en geografisk studie. Svensk geogr. årsbok.
- Mader, K., 1926. Freiburg im Breisgau. Ein Beitrag z. Stadtgeogr. Karlsruhe.
- Mannerfelt, M., 1934. Jönköping som vägmöte och framtidsstad. Jorden runt.
- Mauritzon, J., 1925. Höganäs. En geogr. studie. Sydsv. geogr. sällsk. årsbok.
- Meurling, H., 1912. Arbetarklassens bostadsfråga. Minnesskr., utg. av Sv. Stadsförb. tidskr.
- Munthe, H. och Gavelin, A., 1907. Beskrifning till kartbladet Jönköping. Sveriges geol. undersökn. Stockholm.
- Munthe W:son, L., 1902. Kongl. Fortifikationens Historia I. Stockholm.
- Müller, E., 1931. Die Altstadt von Breslau. Citybildung und Physiognomie. Breslau.
- Nelson, Helge, 1918: 1. De svenska städernas och stadslika orternas läge. Lunds Universitets årskr.
- — 1918: 2. Några drag ur den svenska stadens geografi. Sv. Stadsförb. tidskr.
- — 1923. Om förhållandet mellan tektonik och glacialerosion inom Säreans flodområde. Lunds Universitets årskr.
- — 1928. Den svenska stadsbygdens ekon.-geografiska karaktär. Sv. geogr. årsbok.
- Nelson, Helge, 1930. Södra Vätterbygden, dess landformer och kulturbygd. Växiö stifts 21:a folkskolläromöte i Jönköping 1927. Redogörelse av O. Dittmer, Jönköping.
- Nelson, Helge, 1931. Svenska stadstyper, byggnadsmaterial och stadsplaner. Sv. geogr. årsbok.
- Nibbelblad, F., 1928. Enköping, en stadsgeografisk studie. Globen.
- Olin, J. H., 1794. Dissertatio de Junecopia. Upsaliae.
- Odenrantz, T. A., 1818. Försök till Beskrifning öfver Ljungarums socken i Jönköpings län. Jönk. läns K. Hushållningssällsk. handl. H. 5.
- Olsson, J. A., 1906. Jönköpings stadspark. Göteborg.
- Olsson, R., 1934. Kring staden Jönköpings äldsta historia. Till minne av Jönk. stads 650-års jubileum utg. av Mäster Gudmunds Gille. Jönköping.
- Park, R. E. and Burgess, E. W., 1928. The City. The University of Chicago press. (Litteraturförteckning.)
- Richter, H., 1925—1934. Svensk geografisk bibliografi för år 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, Sydsv. geogr. sällsk. årsböcker 1925—26 och Sv. geogr. årsbok 1927—34.
- Rilton, R., 1932. Den svenska marknaden i 44 naturliga handelsområden. Affärsökonomi.
- Rogberg, S., 1770. Historisk Beskrifning om Småland. Carlscrona.
- Rosenberg, G., 1933. En undersökning av den svenska provinspressens spridning utanför utgivningsorterna. Affärsökonomi.
- Rosman, H., 1912. Befolkningsrörelsen, dess orsaker och verkningar. Minnesskr. utg. av Sv. Stadsförb. tidskr.
- Rydquist, m. fl., 1861. Hist.-statistisk Beskrifning öfver Jönköping från äldre till närvarande tid. Komm. t. unders. af grund. för städ. beskaftn. underlään. berättelse. Jönköping.

- Rydberg, H., 1934. Karlshamns historiska och ekonomiska geografi. Sv. geogr. årsbok.
- Sahlström, G., 1934.* Rumlaborg. Huskvarna.
- Sandström, B., 1931. Beskrivning till generalplan för Borås stad år 1930, upprättad i samråd med stadsplanedelegationen. Borås.
- Schartau, S., 1921. Jönköping 1691—1862. Jönk. Hist., IV.
- Schlüter, O., 1899. Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. Geogr. Zeitschr.
- Schück, A., 1933. Sveriges stadsväsen under medeltiden. Nordisk Kultur XVIII. Oslo.
- Schöck, P., 1927. Das Stadtbild von Heilbronn, eine siedlungsgeogr. Untersuchung. Stuttgart.
- Singer, G., 1933. Heidelberg. Eine Stadtuntersuchung auf geographischer Grundlage. Heidelberg.
- Sjöberg, J., 1733.* Märkvärdiga Observationer Angående Jönköpings Surbrunns Curer. Jönköping.
- Sjögren, O., 1931. Sverige. Geogr. beskr. under medverkan av flera förf. Del II. Stockholm.
- Sjöstrand, H. m. fl., 1921.* Jönköping efter 1862. Jönk. Hist., IV.
- v. Sneidern, A. m. fl., 1934. Järnvägs- och automobiltrafik utg. av 1932 års trafikutredning. Stat. off. utredn.
- Socialstyrelsen, K., 1917.* Undersökningar rörande de mindre bemedlades bostadsförhållanden i vissa svenska städer, II, Jönköping.
- Socialstyrelsen, K., 1933. Detaljpriser och indexberäkningar åren 1913—1930. Sv. off. stat.: socialstat.
- Spethman, H., 1928. Dynamische Länderkunde. Breslau.
- Styffe, C. G., 1911. Skandinavien under Unionstiden. Stockholm.
- Söderlund, A., 1922. Det geografiska stadsbegreppet. Globen.
- — 1930. Stockholms folkmängd och utsträckning. Ymer.
- Tuominen, J. K. V., 1930. Das Geschäftszentrum der Stadt Turku. Fennia. Helsingfors.
- Törnqvist, G., 1933. Distributionsvägarna i kritisk belysning. Skr. utg. av Afärssek. forskningsinst. v. Handelshögskolan i Stockholm.
- af Ugglas, S., 1917. Huskvarna 1689—1917. Jönköping.
- Wallén, A., 1925. Klimatet och människan. Stockholm.
- Wallerström, A., 1918.* Smålands näringsliv i ord och bild. Jönköpings och Huskvarnas handel och industri. Nässjö.
- Warren, H. and Davidge, W. R., 1930. Decentralisation of population and industry. A new principle in Town planning. London.
- Waltjen, K., 1935. Stadt und Hafen von Bristol. Eine stadt- und wirtschaftsgeogr. Untersuchung. Königsberg.
- Weiler, G., 1926.* Huskvarna. En geogr. monografi. Bihang t. Huskv. komm. mellanskolas redogörelse. Jönköping.
- Werner, B., 1932. Gefle stads handelsområde. En ekon.-geografisk undersökn. utg. av Gefleposten.
- (Werner, C. E.,) 1927. Vägvisare över Jönköping. Lund.
- Wewer, E., 1924. Das Stadtbild von Stuttgart. Ein siedlungsgeogr. Versuch. Stuttgart.

- William-Olsson, W., 1934: 1. Stockholms centrala detaljhandelsområde år 1930. Byggmästaren.
- William-Olsson, W., 1934: 2. Stockholms inre differentiering år 1930. Stadskoll. utlåt. o. mem. Bihang.
- Virgin, A., 1927. Befolkningsrörelsen i de svenska städerna och dess betydelse för stadsplaneringen. Sv. komm.-tekn. för. handl.
- Wählin, A. M., 1760. Anmärkningar om Endemiska sjukdomar i staden Jönköping och om deras orsaker. K. Vetenskapsacad. Handl., Vol. XVI.
- — 1769. Kort Afhandling om den Wid Jönköping Uptagne Helsobrunnen. Jönköping.

2. Kartor.

I K. Lantmäteristyrelsens arkiv, Stockholm:

- E. 61. Jönköpings stad:
 Geom. delin. över Jönköpings västra stadsägor. P. J. Duker, 1674.
 » » » » östra » » » »
 » » uppå Anderstorp, L. Tokeryd o. Botarps ängar. J. Duker, 1697.
 Avmätn. å »Jönköpings stads kärr», S. Segerdahl, 1769.
 » » Stålatorpet, S. Segerdahl. 1785.
 » av stadens tomter, G. Ödwall, 1802.
 Deln. av stadens västra betesmark. J. Montelin, 1818.
 Karta över Botarp, L. Tokeryd, Heggeberg, Herrmanslund, Anderstorp, Bergängen. J. Montelin, 1819.
 Avmätning av stadens ägor. J. Montelin, 1819.
- E. 141. Ljungarums socken:
 Ekeberg n:r 1—3, avmätning. P. J. Duker, 1646.
 » » 1—3, storskifte. J. Montelin, 1806.
 Hovslätt n:r 1, avmätning. P. J. Duker, 1646.
 » » 1, råg. best. med Hällstorp och Hökhult i Barnarps socken. S. Segerdahl, 1772.
 Höggärdet n:r 1, en äng, geom. avmätning, P. Duker, 1710.
 Jordanstorp n:r 1, avmätning. P. J. Duker, 1646.
 » » 1, storskifte (tillsammans med södra Fagerslätt och Sällarehemmet i Rogberga socken). J. Montelin, 1802.
 Jära n:r 1—5, geom. avmätning. P. Duker 1705.
 » » 1—5, avmätning. N. Esping, 1758—60.
 Myrebo n:r 1, storskifte. J. Montelin, 1806.
 Ryhov n:r 1, avmätning. P. Bursie, 1714.
 » » 1, arealavmätning. T. Elfström, 1873.
 Råslätt n:r 1—5, avmätning. P. J. Duker 1646.
 » » 1—5, laga skifte. T. Elfström 1872.
 » » 1—5, nytt skifte å en del ägor Y. Ostwald, 1907.
 Sanna n:r 1, avmätning. P. J. Duker, 1646.
 » » 1, storskifte. J. Montelin, 1799.
 » » 1, laga skifte. C. F. Olander, 1829.
 » » 1, delning av samfälld mark. S. G. Esping, 1895.

Strömsberg n:r 1—2, avmätning. P. Bursie, 1712.
 Tokarp n:r 1—5, avmätning av Nygård n:r 1—2. P. Bursie, 1714.
 » » 1—5, laga skifte. J. Allvin, 1829—35.

E. 52. Hakarps socken:

Rosendal n:r 1, avmätning. P. J. Duker 1647.

I Jönköpings läns lantmäterikontor, Jönköping:

Jönköpings stad:

Karta över östra och västra holmarna söder om Jönköpings stad, 1688.

Generalkarta över Jönköpings stad. P. Duker, 1701—02.

Förslag till ny Plan för Västra Förstaden, s. k. Förborgen, J. Allvin 1836.

Djupängen och Hisingstorp (f. d. hospitalslägenhet), undersökning av karta. F. Andersson, 1926.

Ljungarums socken:

Karta över lägenheterna Mellanängen n:r 1 och Österängen n:r 2. G. Ödwall, 1807.

Rågf. emellan Sanna n:r 1 inom Ljungarums socken och Rosendal n:r 1 inom Huskvarna stad. F. Andersson, 1921.

Järstorps socken:

Klämmestorp n:r 1 och Hulukvarn n:r 1, skattdläggningskarta. A. M. Hagman, 1716.

I Byggnadsnämndens arkiv, Jönköping:

Geom. grundritning uppå Jönköpings stad. C. M. Edborg, 1745.

Förslag till ny tomtreglering av Jönköpings stad. C. Wiggman, 1854.

Förslag till tomtindelning av f. d. fästningsområdet vid Jönköping. A. Engström, 1861.

Karta över Västra Förstaden i Jönköping. A. Engström, 1864.

Förslag till Reglering och Utvidgning av Jönköping. P. G. Sundius, 1875.

Förslag till stadsplan å vissa ägor inom Jönköpings stad, 19 blad i skalan 1: 2 000. P. Hallman, 1908—09.

Jönköpings totaltriangulering, karta i 20 delar i skalan 1: 2 000 och 59 delar i skalan 1: 1 000. K. Rydén och E. Aspegren, 1908—09.

Karta över s. k. Strandområdet och Holmen med inlagda nivåkurvor. E. Rydbeck, 1906.

Registerkarta över Jönköpings stad, 6 blad i skalan 1: 4 000, 24 blad i skalan 1: 2 000 och 34 blad i skalan 1: 400. E. Adell, 1918—21.

Förslag till ändring i stadsplan och stadsplanebestämmelser för Jönköpings stad, östra delen 5 blad, västra delen 4 blad i skalan 1: 2 000. A. Lilienberg, 1924.

Å Strömsberg, Ljungarums socken:

Karta över alla ägora till 5½ mtl säteri, Strömsberg, samt 1 mtl frälse, Skålabro, jämte utdrag av kartan över 1½ mtl krono, Råslätt. E. Lagerbielke, 1903.

Verzeichnisse und Erklärungen.

1. Tabellen.

	Seite
1. Das nach der Funktion verteilte Areal des administrativen Gebiets von Jönköping und die Bevölkerung auf den Gebietsteilen im Jahre 1930	28
2. Die Durchschnittstemperatur von Jönköping, J, ($57^{\circ} 47'$ nörd. Br., $14^{\circ} 10'$ östl. Länge Gr., 97 m ü. d. M.) im Vergleich zu den entsprechenden Angaben von Flahult, F, ($57^{\circ} 42'$ n. Br., $14^{\circ} 8'$ ö. L., 224 m ü. d. M.), auf das Niveau von Jönköping reduziert, Huskvarna, H, ($57^{\circ} 47'$ n. Br., $14^{\circ} 17'$ ö. L., 99 m ü. d. M.) und Strandvallen, S, ($57^{\circ} 50'$ n. Br., $14^{\circ} 17'$ ö. L., 110 m ü. d. M.) in den Jahren 1919—1931. I. Monatsdurchschnittstemperatur u. Temp.-Diff. Strandvallen-Flahult, S—F, Jönköping—Strandvallen, J—S, Jönköping—Huskvarna, J—H. II. Jahresdurchschnittstemp. u. Temp.-Diff., sowie Frosttage. III. Monatsdurchschnittstemp., Normaltemp. und Diff., sowie Frosttage in J.	32
3. I. Zahl der Wohnhäuser, deren Baumaterialien und Stockhöhe, II. die verschiedenen, auf die Wohnhäuser prozentual verteilten Wohnungen in Jönköping in den Jahren 1912 und 1930	53
4. I. Haupttypen der Wohnungen, II. Verteilung der Insassen auf diese Wohnungen, III. Standard derselben in Jönköping in den Jahren 1912, 1928 und 1930	54
5. I. Prozentzahl der mit Heizung, Badezimmer, elektr. Licht und Gas versehenen Wohnungen in den Jahren 1912 und 1930, II. Jahresdurchschnittsmiete in schwed. Kronen für verschiedene Wohnungen in Jönköping in den Jahren 1912 und 1928. (Die Ziffern in Klammern beziehen sich auf das ganze Reich)	55
6. Bevölkerungsangaben über sämtliche heutige Gemeinden in Jönköping in den Jahren 1800—1930: Volksmenge und Zahl der Frauen per 1000 Männer alle 5 Jahre nebst Volksmehrung, Geburten- und Zuzugsüberschuss (+ oder —) ‰ der Durchschnittvolksmenge der vorhergehenden fünfjährigen Periode (= das arithmetische Mittel der Volksmenge des ersten und des fünften Jahres), nebst der prozentualen Verteilung der Volksmenge auf folgende Altersgruppen: 1—15, 15—65 und über 65 Jahre innerhalb Jönköpings, sowohl ohne als mit Ljungarum und dem prozentualen Anteil der Ljungarumer Bevölkerung an der Totalsumme. (Ljungarum wurde am 1. Januar 1910 inkorporiert)	58
7. Nettoeinnahmen (+) und Nettoausgaben (—) in Kronen und in % der Summe von beiden im Budget von Jönköping in den Jahren 1910 und 1930	61
8. Fabrikindustrie und Handwerk (Gruppen, Zahl der Unternehmungen und der Arbeiter) in Jönköping in den Jahren 1910 und 1931. Zum Handwerk wird auch die sog. Kleinindustrie hingeführt	63

Seite

9.	Verteilung der Volksmenge auf I. Hauptberufsgruppen und ihre Einkünfte und Vermögen in Jönköping in den Jahren 1910, 1920 und 1930 nebst der Durchschnittszahl sämtlicher Städte Schwedens 1930, (die Ziffern in Klammern bezeichnen die Volksmenge und das Durchschnittseinkommen der betreffenden Jahre sowie in 1000 Kr. den Betrag der Einkünfte und Vermögen), II. grössere Berufsgruppen der Industrie und des Handwerks, des Handels und des Verkehrs in den Jahren 1920 und 1930	64
10.	Zahl der Jönköpinger (abs. Zahl und % der Bevölkerung der Geburtskommune), die ausserhalb Jönköpings, innerhalb der Kirchspiele und der Städte des Reg.-Bez. Jönköping und der benachbarten Kreise der Reg.-Bez. Skaraborg und Älvsborg geboren sind (¹⁵ / ₁₀ 1930)	68
11.	Zahl der Jönköpinger (% der Bevölkerung des Geburtsgebiets und % der Bevölkerung Jönköpings), die ausserhalb Jönköpings, innerhalb der Kreise und der Städte des Reg.-Bez. Jönköping und der benachbarten Regierungsbezirke geboren sind (¹⁵ / ₁₀ 1930)	74
12.	Zahl der ausserhalb Jönköpings, innerhalb der verschiedenen Reg.-Bezirke Schwedens geborenen Jönköpinger (¹⁵ / ₁₀ 1930)	77
13.	Pflaster (Material und Areal) der Strassen und der Wege, I. Fahrbahnen, II. Bürgersteige, in Jönköping in den Jahren 1910 und 1930	89
14.	Bodenwert in Kr. per m ² , Zahl der Personen per ha bewohnten Grundstücks und per 100 Zimmer quartierweise innerhalb des stadtgeplanten Gebiets von Jönköping im Jahre 1930. Nur Quartiere mit mindestens 10 Personen und nur private Wohnhäuser sind mit herangezogen	91
15.	Das nach I. der Art des Gutes, II. der Verwendung des Ackerbodens verteilte Landareal von Jönköping; III. Zahl der Haustiere in den Jahren 1920 und 1932	100
16.	Zahl der Unternehmungen mit besonderem, zum betreffenden Zweck eingerichtetem Lokal (Laden, Kontor, Werkstatt u. dgl.) in jedem Quartier mit mindestens 5 kleineren Unternehmungen nebst Unternehmungsart und Arbeiterzahl jeder grösseren Unternehmung (mit mindestens etwa 20 Arbeitern) innerhalb des stadtgeplanten Gebiets von Jönköping im Jahre 1931. Unter dem Begriffe »Unternehmungen« fallen hier weder allein Lagerstellen (d. h. ohne Kombination mit Werkstatt, Kontor oder Laden) noch sog. Hausindustrie (ohne besondere Arbeitslokale), noch Agenturen (ohne besondere Kontore)	102
17.	Typische Geschäftsstrassen, die Länge ihrer Fassaden, der Index ihrer Ladenmiete (Miete per Fasadennmeter) in Jönköping im Jahre 1929	103
18.	Unternehmungsangaben (Warengattung, Zahl der Unternehmungen, Umsatz, Zahl der Angestellten, Triebkraft) über den Detailhandel (auch in Komb. mit dem Grosshandel), D, und über den eigentlichen Grosshandel, P, in Jönköping im Jahre 1931. (Der Umsatz bezieht sich auf das Jahr 1930).	111
19.	Unternehmungsangaben (vgl. Tab. 18) über die eigentliche Industrie, I, über die mit dem Detailhandel kombinierte Industrie, D, und über die Urproduktion, U, in Jönköping im Jahre 1931 (Der Umsatz bezieht sich auf das Jahr 1930). Die hauptsächlichen Warengattungen gehen aus der Bezeichnung des Wirksamkeitszweiges hervor	113

	Seite
20. Unternehmungsgattungen (vgl. Tab. 18) von überwiegendem Service-Charakter (die Funktion besonders bezeichnend für die Gattung der Unternehmung) in Jönköping im Jahre 1931. (Der Umsatz bezieht sich auf das Jahr 1930)	122
21. Zusammenfassung der Tabellen 18—20. (Die Ziffern in Klammern beziehen sich auf das ganze Reich)	125
22. I. Verbrauch von elektr. Energie, Gas und Wasser; Länge der Gas-, Wasser- und Abzugsleitungen (ausser Serviceleitungen) in den Jahren 1910 und 1930, II. das Elektrizitätswerk (Kraftquelle, Strom und Länge des Leitungsnetzes), III. Verbrauch und Preis der elektr. Energie, IV. des Gases und V. des Wassers in Jönköping in den Jahren 1913 und 1931 ...	126
23. Der Verkehr an 14 Verkehrsrechenstellen innerhalb des stadtgeplanten Gebietes von Jönköping am $27/4$ 1934 (um 6—21 Uhr), an Stelle 5 mit Angaben vom 23.10. desselben Jahres komplettiert: Zahl der Motorfuhrwerke (ausser Omnibussen), anderer Fuhrwerke (ausser Strassenbahnwagen) und % Fahrräder der Summe derselben	133
24. Verkehr der Strassenbahnen von Jönköping in den Jahren 1910 und 1930: Schienenlänge und Passagierzahl nebst der Zahl der Fahrten per Einwohner in Jönköping	134
25. Strassenbahnverkehr in Jönköping 1930: Verkehrsstrecken, Doppelfahrten per Tag u. Mittelintervall der Verkehrstage, Personen per Fahrt, per Tag und per Woche in jeder Richtung	135
26. Omnibusverkehr innerhalb Jönköpings im Jahre 1930 (vgl. Tab. 25)	137
27. Fahrtstrecken sämtlicher Omnibuslinien innerhalb Jönköpings und seines Umlandes im Jahre 1930 (vgl. Tab. 25)	139
28. Jönköpings Umlandsverkehr mit Omnibussen (Fahrtsummen) im Jahre 1930 (vgl. Tab. 25)	140
29. Sämtliche Eisenbahnlinien (I. Fahrtstrecken, II. Fahrtsummen), innerhalb Jönköpings und seines Umlandes im Jahre 1930 (vgl. Tab. 25)	145
30. Dampfer im Linienverkehr (I. Dampferfahrten, II. Fahrtsummen) zwischen dem äusseren Hafen Jönköpings und Visingsö und Gränna im Jahre 1930 (vgl. Tab. 25)	147
31. Verkehrsangaben über die Einfahrtstrassen (auf den Verkehrspunkten) nach Jönköping im Jahre 1931: Durchschnittszahl der Personen und Durchschnittszahl der Tonnen der Güter per Verkehrstag in jeder Richtung nach und von Jönköping nach angegebenen Berechnungsgründen per Fuhrwerk: Fuhrwerk mit Zugtier = 1 Person, 0,1 t, Personenauto = 2 Pers., Omnibus = 6 Pers., 0,05 t, Lastauto, leichteres = 1 Pers., 0,6 t, schwereres = 1 Pers., 1,5 t, Spezialfuhrwerk = 0,5 Pers., übrige = 1 Pers.	148
32. Verkehrsangaben über die Einfahrtstrassen (auf den Verkehrspunkten) nach Jönköping in den Jahren 1926 und 1931: Durchschnittszahl der Motorfuhrwerke und % davon, fremder Motorfuhrwerke nebst % Motorfuhrwerke sämtlicher Fuhrwerke per 24 Stunden	149
33. I. Personenverkehr (Gesamtzahl der Reisenden), II. Güterverkehr (versandte und angekommene Güter), auf den Bahnhöfen von Jönköping, Jönköping C der Staats-Eisenbahn, S. J., Jönköpings Hamn der Halmstad—	

	Seite
Nässjö—Eisenbahn, H. N. J., und Jönköpings O. der Jönköping—Gripenberg—Eisenbahn, J. G. J., in den Jahren 1910, 1926, 1930 und 1931. Die Veränderungen sind nach % der Summen der Jahre 1910 und 1926 angegeben	150
34. Handelsflotte (Zahl und Nettotonnen über 20) und die Schiff- und Prahmfahrt (inländische und ausländische) in den Wetterhäfen in den Jahren 1910 und 1930	152
35. Warenverkehr (Warengattung, ausgeladene und eingeladene Tonnen) im Hafen von Jönköping in den Jahren 1913, 1926 und 1930	153
36. Zusammenfassung des Verkehrs nach und von Jönköping im Jahre 1931. I. Der Personenverkehr zeigt die Durchschnittszahl der Personen per Tag in jeder Richtung, II. der Güterverkehr zeigt die Durchschnittszahl der Tonnen per Tag in jeder Richtung auf den angegebenen Verkehrspunkten. Vergleich zwischen dem Personenverkehr und dem Güterverkehr in den Jahren 1926 und 1931. Überführungsgüter (Durchgangsgüter) sind mit einberechnet ...	155
37. Das Handelsgebiet von Jönköping und die Handelsgebiete der innerhalb desselben gelegenen Ortschaften im Jahre 1931: die Grösse der Bevölkerung, das Areal, und (innerhalb des Hauptortes) die Zahl der Unternehmungen mit Detailhandel (auch in Komb. mit der Industrie) und Grosshandel nebst dem Umsatz (im Jahre 1930)	172
38. I. Zahl der Fernsprechapparate, II. Fernsprechgespräche, III. Telegramme innerhalb des Tarifgebietes von Jönköping in den Jahren 1910 und 1930 nebst IV. Radiolizenzen im Jahre 1930. (Die Ziffern in Klammern beziehen sich auf das ganze Reich.)	173
39. I. Zahl der abgesandten Sendungen (mit oder ohne Postnachnahme) des Postamts von Jönköping (inkl. Briefsammelstellen und Dampferexpeditionen), II. Zahl der unterstehenden Postanstalten und der von diesen abgesandten Versendungen in den Jahren 1910 und 1930. (Die Ziffern in Klammern beziehen sich auf das ganze Reich.)	174

2. Abbildungen.

1. Profile (vgl. die Karte des administrativen Gebietes der Stadt Jönköping, Taf. XI). Die Bezeichnungen über der Profillinie beziehen sich auf die Bodenbedeckung, die Bez. unter der Profillinie auf die Bodenbeschaffenheit ...	17
2. Längenprofil des Dunkehalla-Flusses von Prostkvärnsdammen bis zur Mündung in den Wettersee. Der schwarze Strich gibt die Zahl der Turbinenpferdekräfte an (nach dem Massstabe rechts), die von den betreffenden Wasserfällen empfangen werden	23
3. Die Verschiebungen der Uferlinie an der Mündung des Huskvarna-Flusses seit 1647 (nach der Huskvarnamonographie des Verfassers). 1 Steinblock, »Sanna Kirche» 1541. 2 Dorflage, Sanna 1647, 3 Dorflage, Sanna 1799. 4 Die Feste von Rumlaborg, 13. Jht. 5. Die Kavla-Brücke.)	25
4. Flugaufnahme (O. Bladh, Stockholm) von Rosenlund (Höggärdet) mit Villensiedlung, Acker und einigen »Wiesen» mit Resten des ehemaligen, gewaltigen Eichenwaldes. Das bis 30 m hohe Ufer des Wettersees geht langsam, aber sicher in »Seewrack» über. Im Vordergrund ist ein Teil der Ero-	

	Seite
tionsterrasse unterhalb des Abschlusses sichtbar. Rechts sieht man den Huskvarna-Weg, der nach Huskvarna an der gleichnamigen Bucht führt. Ganz im Hintergrunde der gewaltige östliche Verwerfungsabschlusses des Wettersees mit dem »Rasten« (= etwa »Senkungszone«) unten	27
5. Karte über die Veränderung der Stadtgegend Jönköpings seit dem 17. Jht	28 ¹ / ₂
6. Diagramm über die Jahresmitteltemperatur um 8, 14 und 21 Uhr in Jönköping, Flahult, Huskvarna und Strandvallen am Niveau Jönköpings in den Jahren 1919—1931 (die ununterbrochene Linie bezieht sich auf Jönköping, die gestrichelte auf Strandvallen, die punktierte auf Flahult, die gestrichelte und punktierte auf Huskvarna, vgl. Tab. 2)	30
7. Diagramm über die Monatsmitteltemperatur um 8, 14 und 21 Uhr in Jönköping, Flahult, Huskvarna und Strandvallen am Niveau Jönköpings in den Jahren 1919—1931. (Dieselben Bezeichnungen wie auf Abb. 6, vgl. Tab 2)	31
8. a. Diagramm über Monatsmitteltemperatur 1919—1931, Normaltemperatur 1859—1925 und Normalniederschläge 1859—1920 in Jönköping (gestrichelte Linie = Monatsmitteltemperatur, ununterbrochene L. = Normaltemp., vertikale Linien = Niederschläge)	34
b. Windrose über die prozentuale Verteilung der Zahl der beobachteten Windrichtungen (die Linienlänge von 1 mm gibt 1 % an) und Windstille (innerhalb des Kreises, 1,6 % in sämtlichen Richtungen) im Durchschnitt per Jahr 1919—1931 in Jönköping (Die Mittelstärke des Windes war 2,2. Über die Quellen s. Tab. 2)	34
9. Der Plan Karls IX. über Jönköping (Nach »Meddel. fr. N. Smålands Fornminnesförening«, X)	37
10. Stadtkarte von Heinrich Thome 1625. (Nach »Meddel. fr. N. Smålands Fornminnesförening«, X.) In der Mitte sieht man die neue Stadt mit dem Zollzaune und der geplanten Bastionsbefestigung südlich davon. Westlich vom Munksee liegt ausser der Festung und der Vorburg eine einstweilige »Kabachenstadt«, Brånebacken. Eine ähnliche provisorische Siedelung, Malmen, kommt östlich von der neuen Stadt vor	39
11. Grundbuchkarte aus den 90er Jahren des 17. Jhs (nach »Jönköpings Historia«, III), auf der die Teile der Stadt bezeichnet sind, die in verschiedenen Jahren von Feuersbrünsten verheert wurden. Links sieht man ein Grundstück, das Quartier »Arbetet« 7, auf dem von Bränden unversehrten Teil der Stadt. (1 Wohnhaus, 2 Wohnhäuser, 3 Wohnhäuser und drei Speicher, 4 Wohnhäuser und zwei Speicher und Waschhaus, 5 Speicher nebst Stall, 6 Speicher, 7 Speicher nebst zwei Ställen, 8 Speicher, 9 Nebengebäude, 10 Schuppen und P Hofräume)	42
12. Flugaufnahme (O. Bladh, Stockholm) vom östlichen Teile des Geschäftsgebietes. Im Vordergrund ein Teil des Rathausparks und der Hafenkanaal mit den beiden Brücken, von denen die rechte, die Klappbrücke, der Ostra Storgatan gegenüberliegt. Links von der O. Storgatan im Vordergrunde liegt das »Hotelquartier«, und rechts, die Mündung der Smedjegatan flankierend, die »Bankpaläste«, die über die davorstehende niedrige, aber teure Häusergruppe des Quartiers »Arken« ragen. Der westliche Teil der Smedjegatan (dem Kanale zunächst) ist von Quartieren umgeben, die von den grösseren Bränden unbehelligt blieben, die die übrigen Teile der Stadt verheerten, wes-	

	Seite
halb die ältesten Grundstücke der Stadt in diesen Quartieren gelegen sind (vgl. Abb. 11)	43
13. Diagramm über die Volksmenge und die Zahl der Frauen per 1 000 Männer alle 5 Jahre in Jönköping (inkl. des Kirchspiels Ljungarum) in den Jahren 1800—1930. Die Vertikalachse mit der Volksmenge logarithm., die Horizontalachse mit den Jahreszahlen numerisch geteilt, die Kurve der Volksmenge ununterbrochen und die Frauenkurve gestrichelt	57
14. Diagramm über die Volksmehrung $\frac{\text{‰}}{100}$ von der Gesamtmittelvolksmenge jeder fünfjährigen Periode 1800—1930 sämtlicher heutigen Gemeinden Jönköpings. (Weisser Strich = Zuzugsüberschuss, schwarzer Strich = Geburtenüberschuss, beide zusammen = Volksmehrung, gestrichelter Strich = kompensierter Unterschuss. Vgl. Tab. 6)	59
15. Diagramm über die Altersverteilung der Bevölkerung von Jönköping in den Jahren 1910, 1920 und 1930. (1910 punktierte, 1920 gestrichelte und 1930 ununterbrochene Linie. Vgl. Tab. 6)	60
16. Karte über die Zahl der Jönköpinger, die ausserhalb Jönköpings, innerhalb der Kreise und Städte des Reg.-Bez. Jönköping und der benachbarten Reg.-bez. geboren sind ($\frac{15}{10}$ 1930. Vgl. Tab. 11.) Schwarzer Kreis = % der Bevölkerung des Geburtsgebiets (rel. %), roter Kreis = % der Bevölkerung Jönköpings (absol. %)	72 $\frac{1}{2}$
17. Karte über die Zahl der Jönköpinger, die ausserhalb Jönköpings, innerhalb der verschiedenen Reg.-Bez. Schwedens geboren sind ($\frac{15}{10}$ 1930. Vgl. Tab. 12.) Gefüllter Kreis = % der Bevölkerung des Geburtsgebiets (rel. %), Kreislinie = % der Bevölkerung Jönköpings (abs. %)	79
18. Diagramm über den Fuhrwerksverkehr (ausser dem Fahrradverkehr) auf der Klappbrücke und der Drehbrücke über den Hafenkanal 1934 (nach Angaben des Bauamtes der Stadt Jönköping. Vgl. Tab. 23)	131
19. Diagramm über den Fahrradverkehr auf der Klappbrücke und der Drehbrücke über den Hafenkanal 1934 (nach Angaben des Bauamtes der Stadt Jönköping. Vgl. Tab. 23)	132

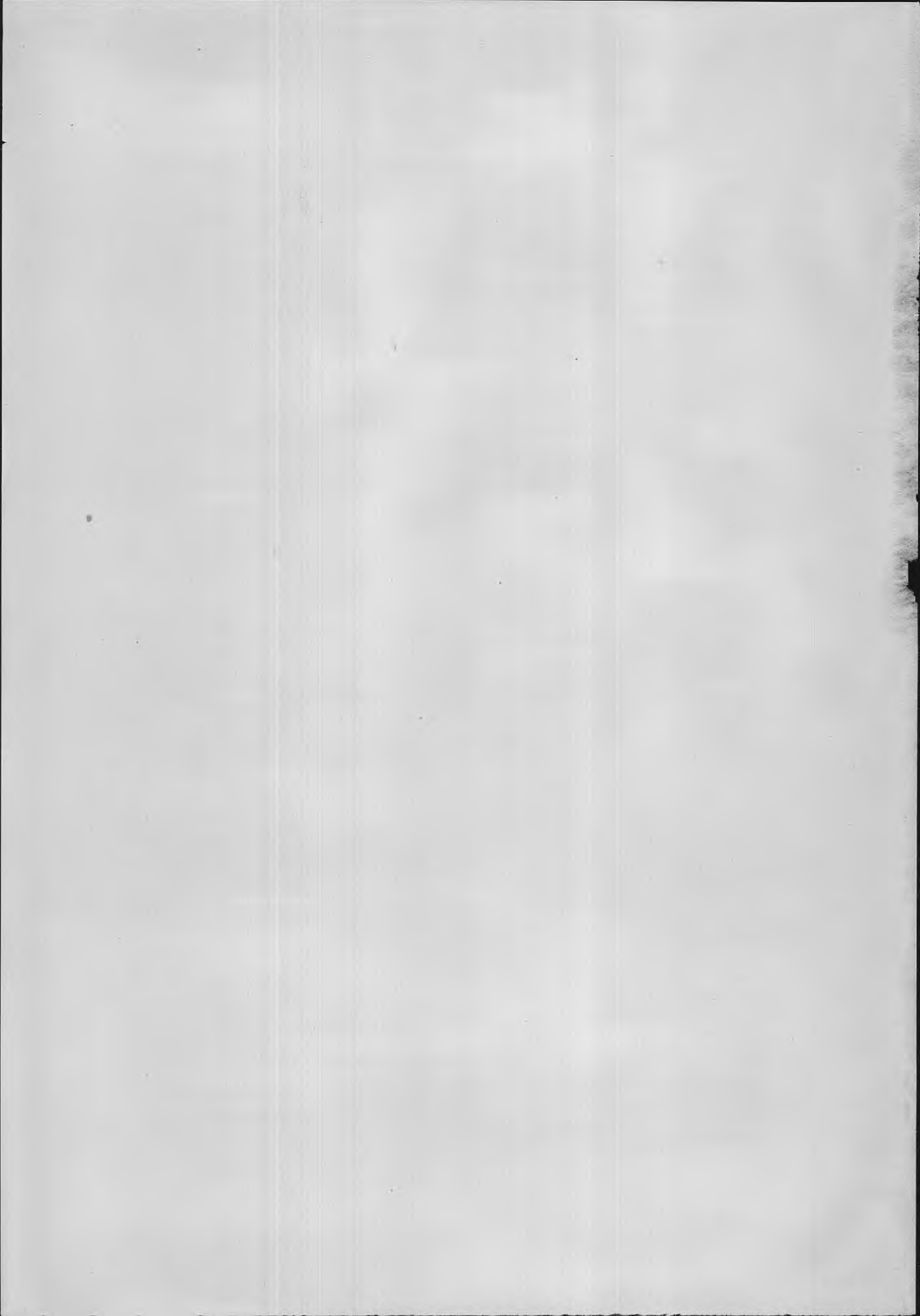
3. Tafeln (Karten).

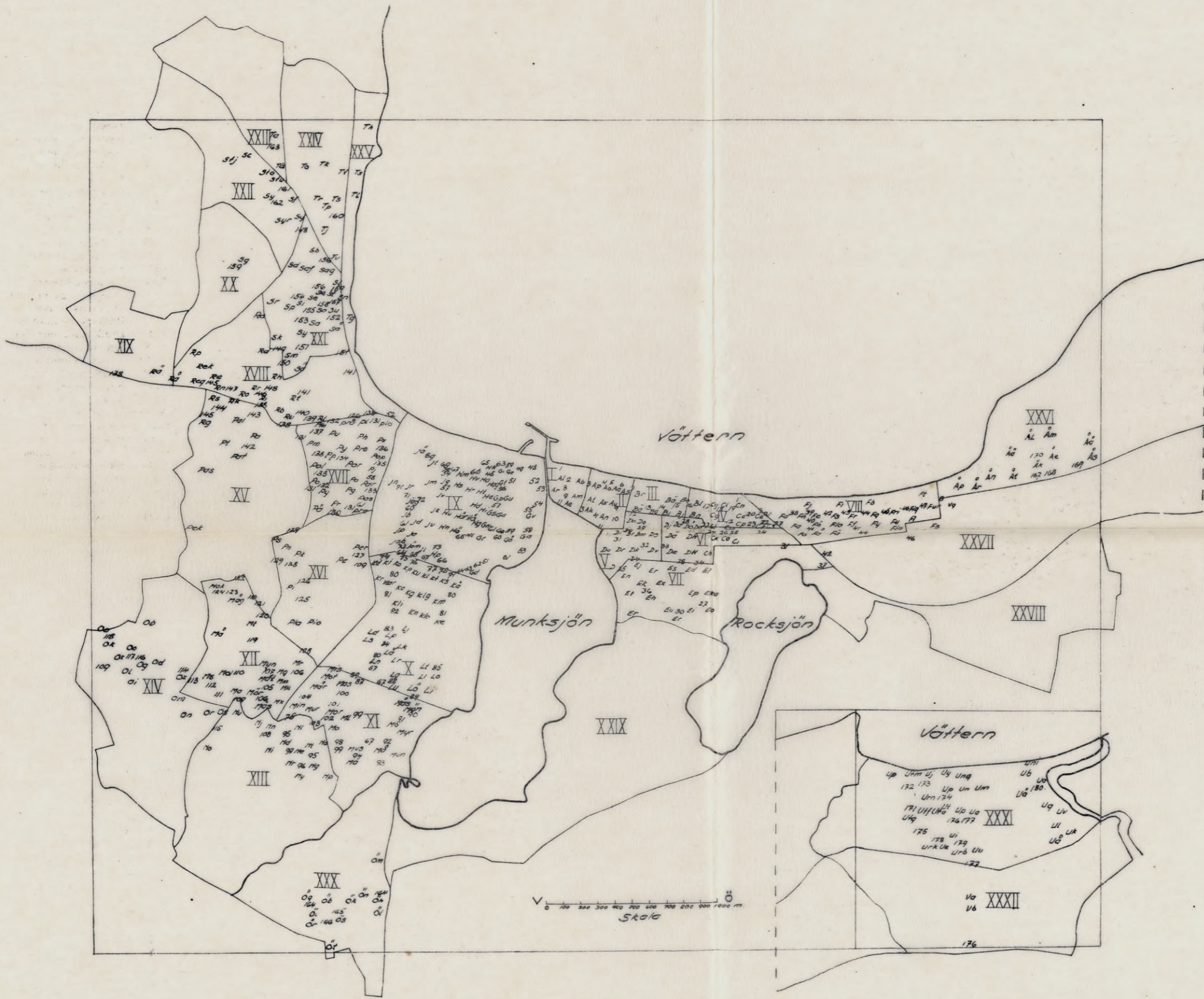
- I. Quartier- und Gebietseinteilung innerhalb des stadtgeplanten Gebietes von Jönköping 1930 (I—XXXII). Die Quartiere sind durch Buchstaben, die Strassen durch arab. Ziffern ausgezeichnet. (Vgl. Tab. 14).
- II. Die historische Entwicklung des Stadtplans von Jönköping (1745—1913) nebst den verschiedenen Grundbesitzen (die rotgestrichelten Gebiete bedeuten Stadt- bzw. Kirchen- und Kronengut) 1931 und der Verteilung der Bevölkerung 1910. (Die Punkte bedeuten 50 bzw. 25 und 10 Personen).
- III. Zahl der Jönköpinger, die ausserhalb Jönköpings, innerhalb der Kirchspiele und der Städte des Regierungsbezirkes Jönköping und der benachbarten Kreise der Reg.-Bez. Skaraborg und Älvsborg geboren sind (15.10.1930. Vgl. Tab. 10.) Kreislinie = Zahl der Personen, gefüllter Kreis = % der

Bevölkerung der Geburtskommune. + bedeutet Stadt, die Linien verschiedener Stärke bedeuten Gemeinde- bzw. Kreis- und Reg.-Bez.-Grenze.

- IV. (Morphologische Karte). Wohnhäuser innerhalb des stadtgeplanten Gebietes von Jönköping 1930. Die schwarzen Bezeichnungen links beziehen sich auf Häuser von 1—2 bzw. 3—4 Stocken aus Holz oder Stein, und die roten Bezeichnungen rechts auf Sattel- bzw. Mansardendach aus Ziegel oder Blech. Die schwarzen Bezeichnungen in der Mitte bedeuten Stadtkirche bzw. Schule, Rathaus und Oberlandesgerichtsgebäude, die roten bedeuten Krankenhäusergruppe, Kasernenhäuser, Provinzial-Regierungsgebäude und Gefängnis.
- V. Zahl der Personen per ha bewohnten Grundstücksbodens (schwarzer Kreis) nebst der Zahl der Personen per 100 Zimmer (roter Kreis) quartierweise innerhalb des stadtgeplanten Gebietes von Jönköping 1930. (Vgl. Tab. 14).
- VI. Zahl der Unternehmungen (schwarzer, gefüllter Kreis) und der Arbeiter (schwarze Kreislinie), Index der Ladenmiete (die Linien bedeuten 300 bzw. 250 und 200 Kronen per Fasadensmeter) nebst dem Bodenwert des bewohnten Bodens (roter Kreis) quartierweise innerhalb des stadtgeplanten Gebietes von Jönköping 1930. (Vgl. Tab. 16).
- VII. Kraftleitungs- und Telephonleitungsnetze innerhalb des stadtgeplanten Gebietes von Jönköping 1931. (Vgl. Tab. 22 und 38). Die Bezeichnungen links der Elektrizität bedeuten bzw. Luftleitung, 40 000 Volt Wechselstrom; Erdkabel, 10 000 Volt Wechselstrom; Erdkabel, 220 Volt Gleichstrom; Kraftzentrale, Umformer, Transformatorenstation; Gleichstromgebiet; Zahl der Pferdekräfte. Die Bezeichnungen rechts des Telephons bedeuten bzw. Erdkabel; Stangenlinie; Telephonstation, Verzweigung; freie Zone; Zahl der Abonnenten.
- VIII. Wasser-, Abzugs- und Gasleitungsnetze in Jönköping 1931. (Vgl. Tab. 22). Die Bezeichnungen bedeuten bzw. Wasserwerk, Wasserleitung und Hydrophorpumpenstation; projekt. Wasserleitung und Hochreservoir; Abzugsleitung und Kloakenpumpenstation; projekt. Abzugsleitung; Gaswerk, Gasleitung und Regulatorstation.
- IX. Der Fuhrwerksverkehr innerhalb des stadtgeplanten Gebietes von Jönköping 1930 (Linienverkehr) und 1934 (der übrige Verkehr). (Vgl. Tab. 23, 25 und 26). Die schwarzen Bezeichnungen bedeuten bzw. ekvidist. Kreis 1 700 m (20 Minuten Gangzeit); Isothime, 15 öre; Strassenbahn, Omnibus und Eisenbahn. Ununterbrochene Linie = Zahl der Personen per Fahrt, das Intervall zwischen den Fahrten = Teil eines Verkehrstages nach dem Massstab oben); Dampferlinie, (das Intervall ist punktiert); Verkehrsstation; Parkplatz; Isochrone, 10 Min. Die roten Kreise bedeuten die Zahl der Fuhrwerke.
- X. Das Umland von Jönköping 1930. (Vgl. Tab. 27—30 und Tab. 37, 38). Die schwarzen Bezeichnungen bedeuten bzw. See, Fluss; 100, 8 600 und 26 000 Personen; Handelsgebiet; Spirituosenkontrollgebiet; Telephontarifgebiet. Die roten Bezeichnungen bedeuten bzw. Eisenbahn, A 1; Omnibuslinie, a 1. Dicke, einfache Linie bedeutet 5 Personen (per Fahrt), Doppellinie = das Intervall (zwischen den Fahrten) eines Verkehrstages; Landstrasse; Dampferlinie (das Intervall ist punktiert); Isochrone (die Ziffern bedeuten Stunden); Isothime (die Ziffern bedeuten Kronen).

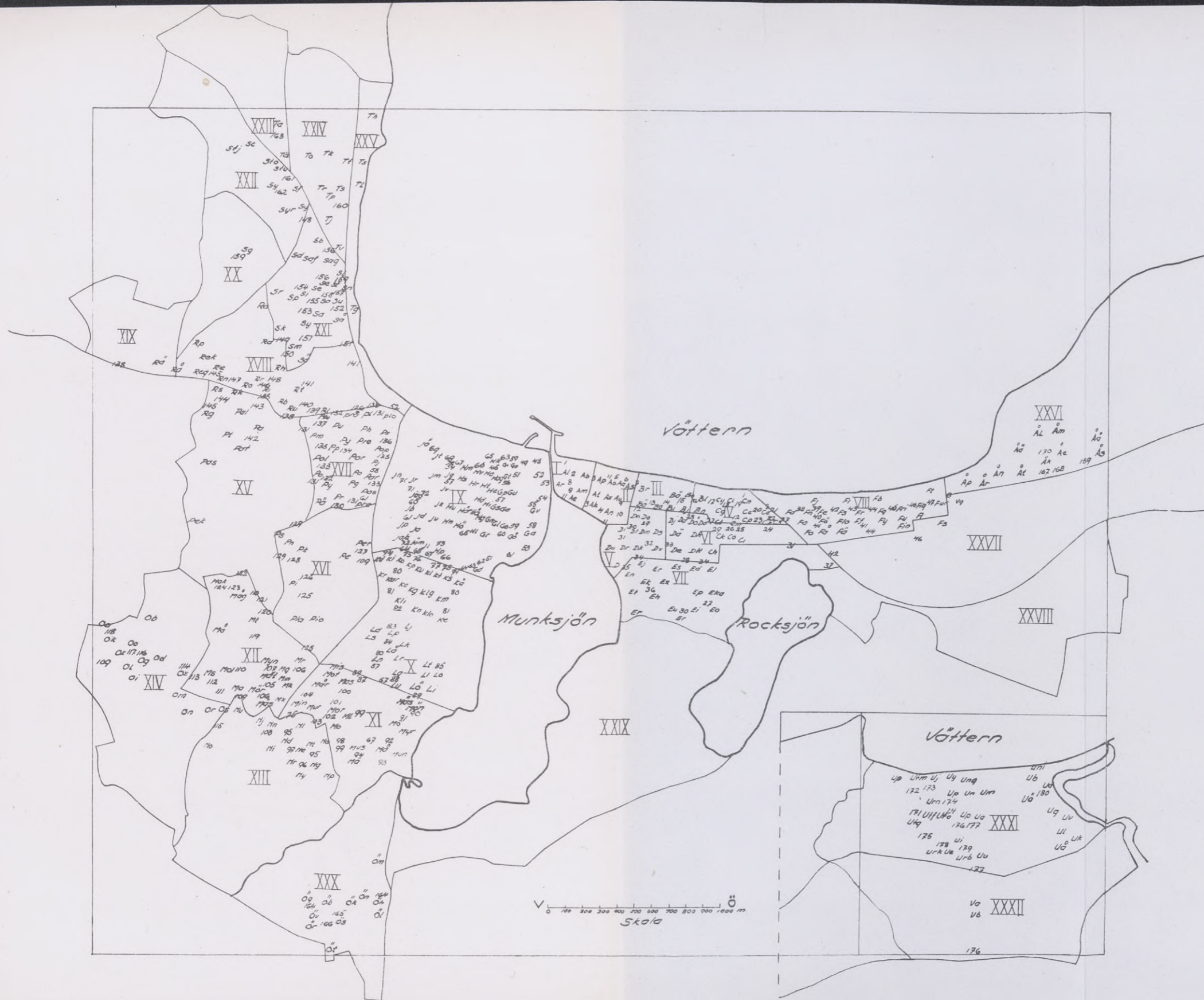
- XI. Das administrative Gebiet der Stadt Jönköping 1931. (Vgl. Tab. 1). Die Bezeichnungen bedeuten bzw.: geschlossene Stadtbebauung; vorstädtische Bauung; Villenbauung; öffentliches Gebäude; öffentlicher Platz; Friedhof; Industrie und Speicher; Garten (Ökonomie-); Landbauung; Eichenwald (überwiegend); Birkenwald (überw.); Kieferwald (überw.); Tannenwald (überw.); Sumpfboden; bebauter Acker; Landstrasse oder Strasse; Feldweg; Fusspfad; breitspurige Eisenbahn; schmalspurige Eisenbahn; Projekt; Kraftleitung; Fluss mit Wasserfall; Bach, Flüsschen; Ufer, Kai (eff.); Niveaukurven (Land-); Niveaukurven (Wasser-); Profil; Gesundbrunnen, Hügelgrab; Tongrube, Steinbruch.





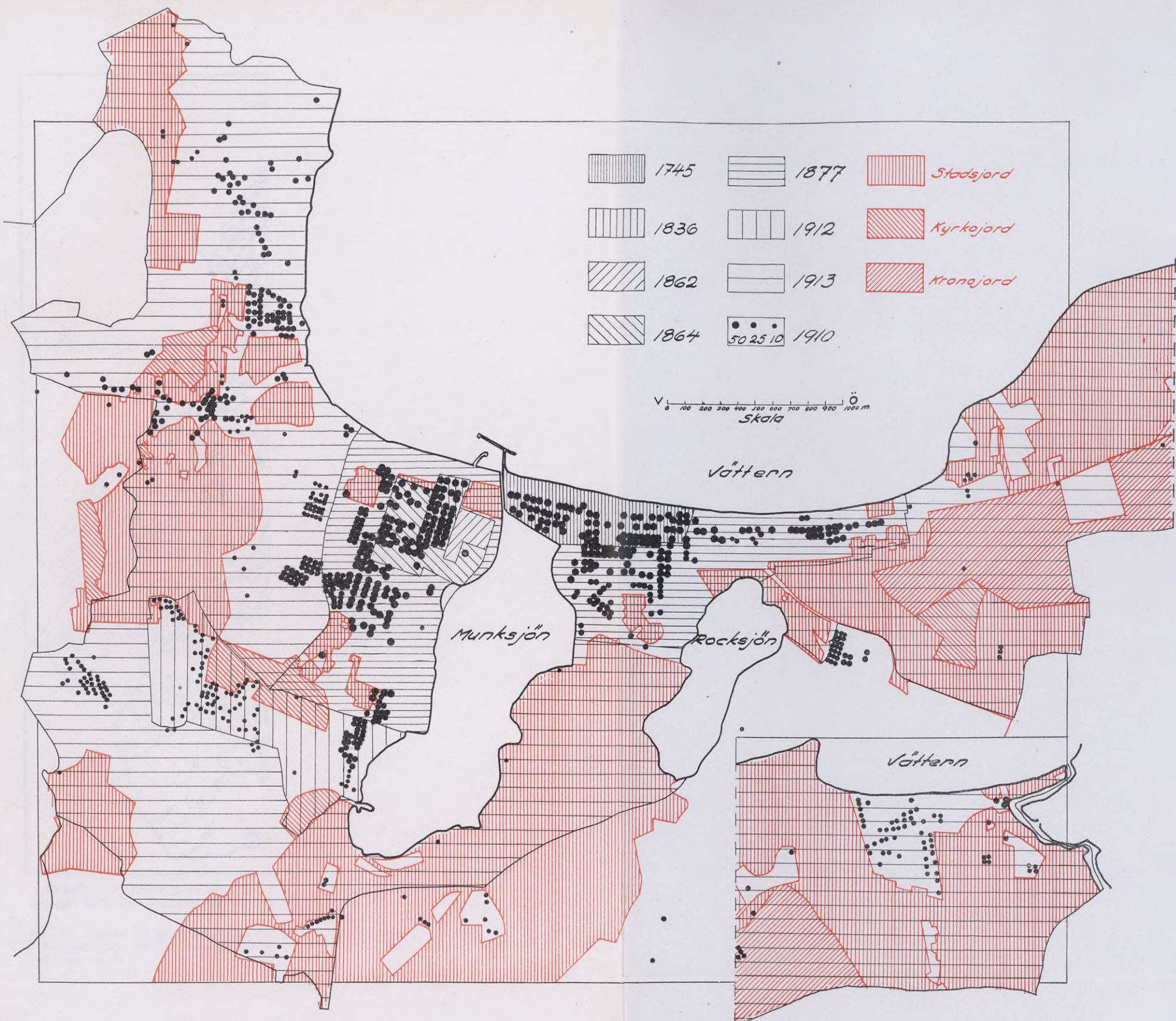
- I. Västra kvarteret.
- II. Torgkvarteret.
- III. Kyrkokvarteret.
- IV. Östra kvarteret.
- V. Tyska maden.
- VI. Svenska maden.
- VII. Kålgårdsqvarteret.
- VIII. Liljeholmsqvarteret.
- IX. Norra kvarteret.
- X. Södra kvarteret.
- XI. Södra förstaden.
- XII. Juneholmsområdet.
- XIII. Torpaområdet.
- XIV. Marieboområdet.
- XV. Skänkebergsområdet.
- XVI. Ståltorpsområdet.
- XVII. Bäckalyckeområdet.
- XVIII. Dunkehallaområdet.
- XIX. Statutumrådet.
- XX. Bymarksområdet.
- XXI. Berghemsområdet.
- XXII. Kristinebergsområdet.
- XXIII. S. Björnebergsområdet.
- XXIV. Vätterslundsområdet.
- XXV. Kaptensboområdet.
- XXVI. Rosenlundsområdet.
- XXVII. Österängsöarna.
- XXVIII. Elkhagsområdet.
- XXIX. Strandområdet.
- XXX. Råslättområdet.
- XXXI. N. Sannaområdet.
- XXXII. S. Sannaområdet.

Plansch I. Karta (1: 25 000) över kvarters- och områdesindelning inom Jönköpings stadsplanlagda område år 1930. Kvarter utmärkta med bokstäver enl. tab. 14, gator med arab. siffror.

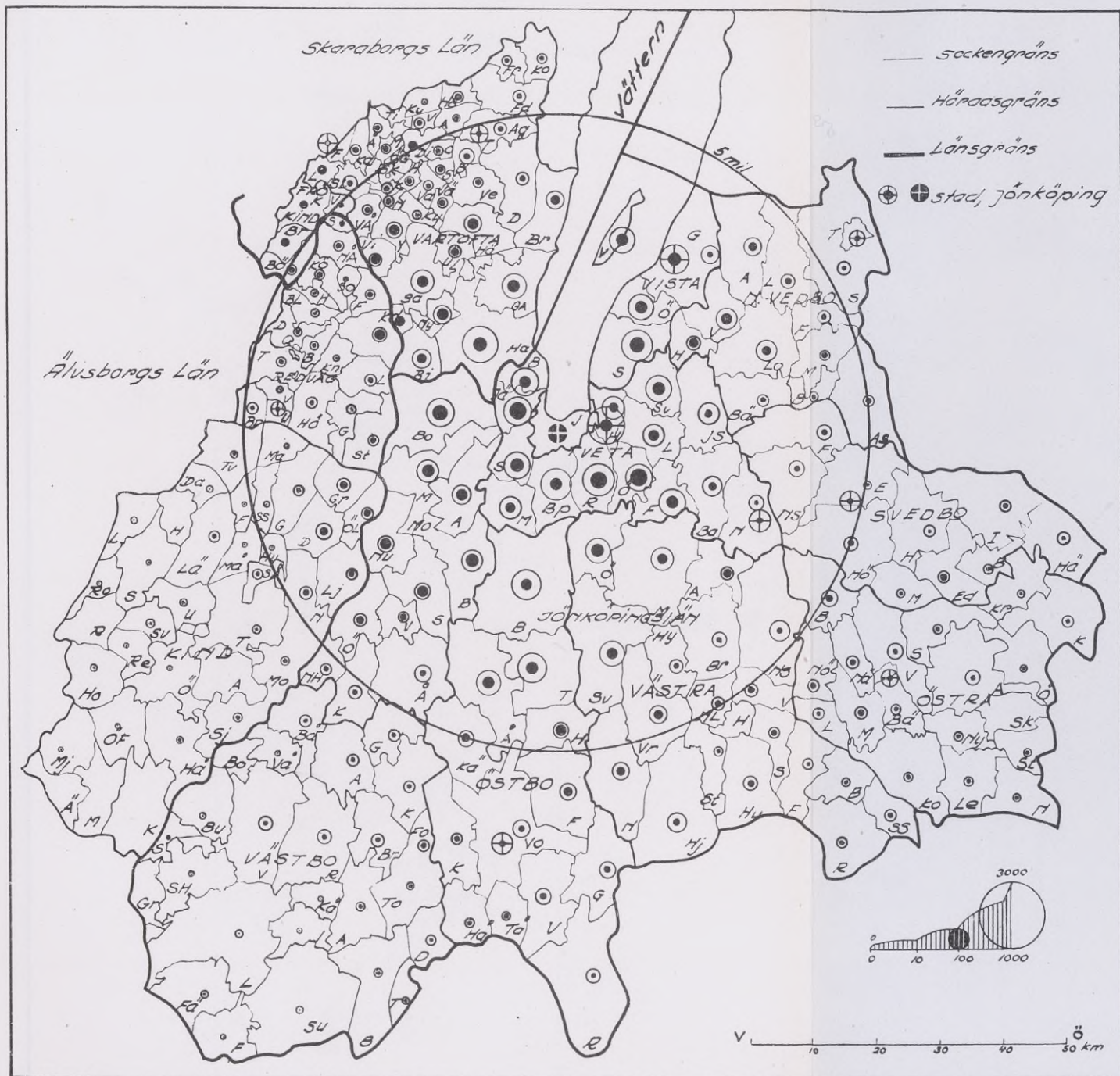


- I. Västra kvarteret.
- II. Torgkvarteret.
- III. Kyrkoqvarteret.
- IV. Östra kvarteret.
- V. Tyska maden.
- VI. Svenska maden.
- VII. Kålgårdsqvarteret.
- VIII. Liljeholmsqvarteret.
- IX. Norra kvarteret.
- X. Södra kvarteret.
- XI. Södra förstaden.
- XII. Juneholmsområdet.
- XIII. Torpaområdet.
- XIV. Marieboområdet.
- XV. Skänkebergsområdet.
- XVI. Ståltorpsområdet.
- XVII. Bäckalyckeområdet.
- XVIII. Dunkehallaområdet.
- XIX. Stattutområdet.
- XX. Bymarksområdet.
- XXI. Berghemsområdet.
- XXII. Kristinebergsområdet.
- XXIII. S. Björnebergsområdet.
- XXIV. Vätterslundsområdet.
- XXV. Kaptensboområdet.
- XXVI. Rosenlundsområdet.
- XXVII. Österängsområdet.
- XXVIII. Ekhagsområdet.
- XXIX. Strandområdet.
- XXX. Råslattsområdet.
- XXXI. N. Sannaområdet.
- XXXII. S. Sannaområdet.

Plansch I. Karta (1: 25 000) över kvarters- och områdesindelning inom Jönköpings stadsplanlagda område år 1930. Kvarter utmärkta med bokstäver enl. tab. 14, gator med arab. siffror.

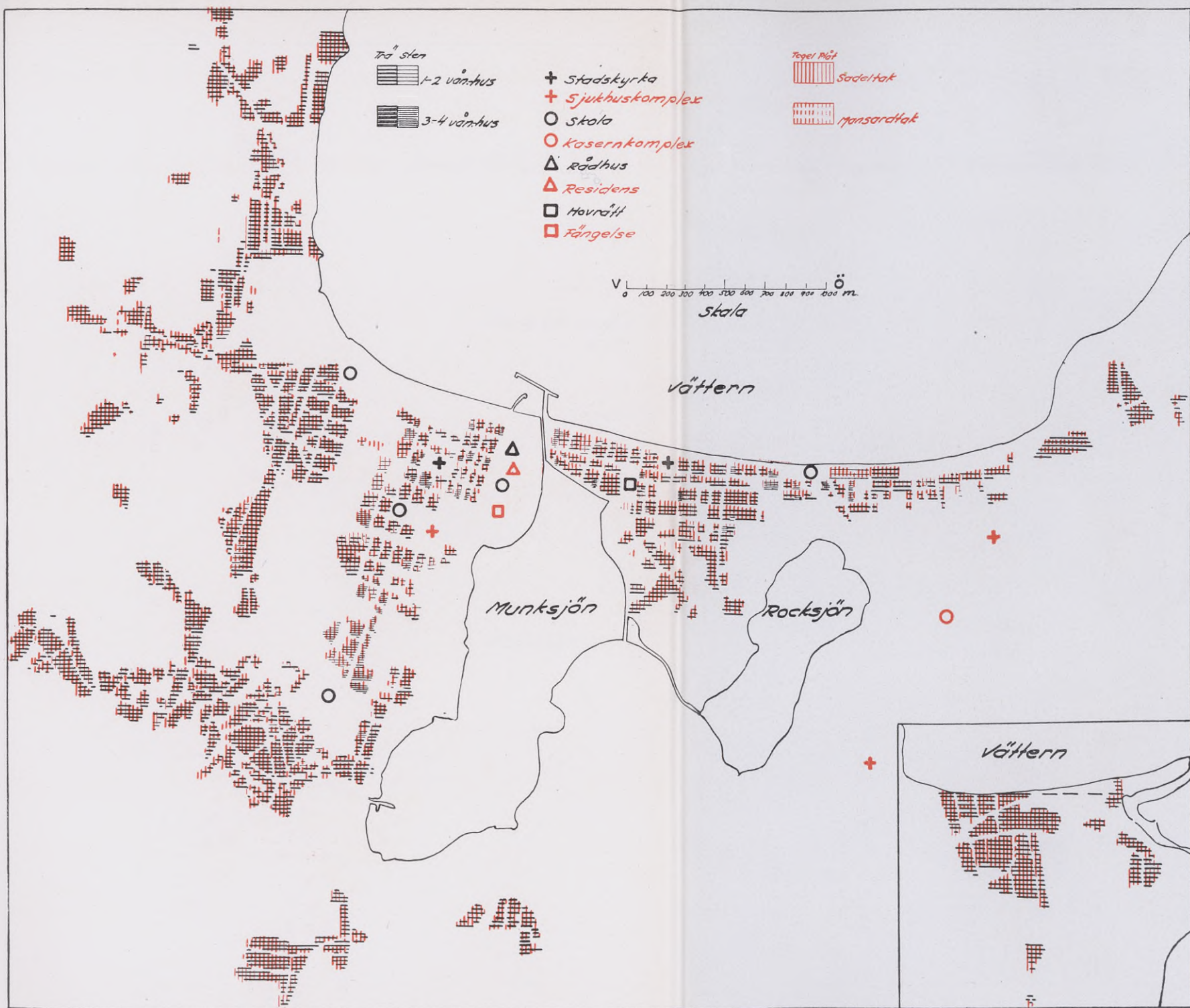


Plansch II. Karta (1: 25 000) över Jönköpings stadsplans historiska utveckling och olika jordägor år 1931 samt befolkningsfördelningen år 1910. Denna karta har uppgjorts efter en dylik å Stadsingeniörskontoret, och befolkningsprickar ha sedan inlagts för år 1910 efter år 1911 års mantals- och skattskrivningslängd uti Jönköpings stad. Prickarna ha utsatts över habitationerna på samma sätt som på pl. XI. Jordägorna ha utsatts efter en karta över Jönköpings stad av år 1931 (Stadsingeniörskontoret).



Plansch III. Karta (1: 25 000) över antal Jönköpingsbor (abs. antal och % av födelsekommunen), födda utom Jönköping inom Jönköpings läns och angränsande häraders av Skaraborgs och Älvsborgs län socknar och städer ($\frac{15}{10}$ 1930). Kartan är uppgjord efter

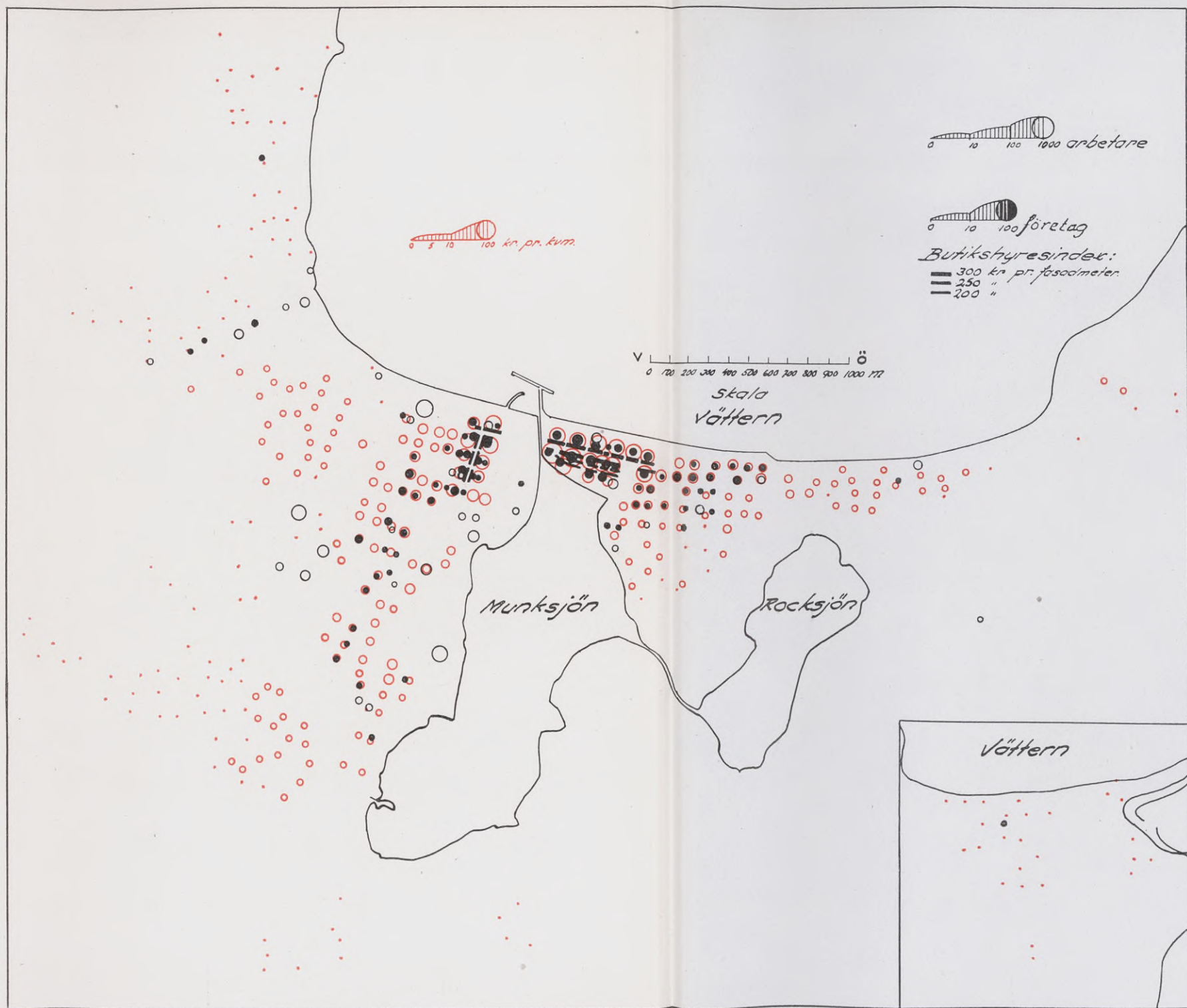
tab. 10. Skalan för procenten, fylld cirkel, liksom antalet (a), cirkellinje, har beräknats efter formeln $\sqrt[3]{a}$; dock ha alla tal under 1 räknats för 1. Som underlagskarta har använts Skriv- och ritboksaktiebolagets konturkarta i skalan 1: 750 000. Kartan är orienterad norr—söder.



Plansch IV. Morfologisk karta (1:25 000) över bostadshusen inom Jönköpings stadsplanlagda område år 1930. Denna karta har uppgjorts på grundval av plankarta i skalan 1:4000 över Jönköpings stad och dess yttre områden 1915—16, kompletterad för författarens räkning till år 1930 å stadsingenjörskontoret. Beteckningarna för trä och sten ha inlagts efter denna karta och de övriga uppgifterna efter detaljerad rekognoscering av varje kvarter sommaren 1930. Endast huvudbyggnader avses med beteckningarna, som uppta hela den bebyggda ytan (inklusive gårdsplan eller motsvarande trädgård). Allmänna byggnader ha medtagits endast, då de såsom bostadshus utgöra del av ett kvarter, men större fristående allmänna byggnader ha särskilt utmärkts. Våningsantalet har räknats efter gängse normer, varvid således endast hela våningar betecknats (ej källar- eller vindsvåningar). Under beteckningen sadeltak ha inbegripits även dess variationer, valm- och halvt valmtak, och under beteckningen mansardtak även halvt mansardtak samt olika kombinationer under resp. huvudform. Till olika utbyggnader å sidor och tak har ingen hänsyn kunnat tagas vid karteringen. Under beteckningen tegeltak ha medtagits även några skiffertak, och de fåtaliga papptaken ha fått komma med under beteckningen plåttak, utan att kartans riktighet blivit ifrågasatt.



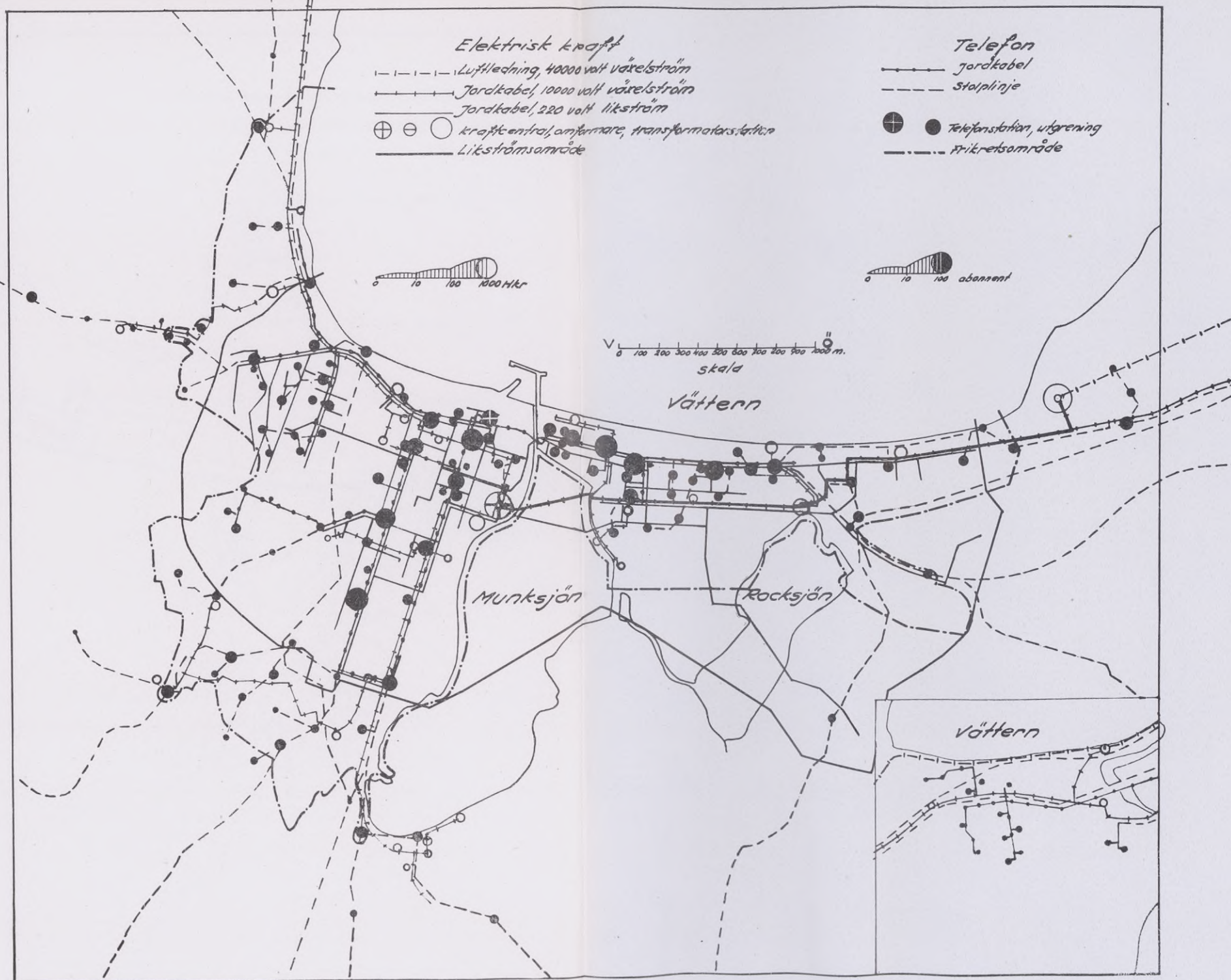
Plansch V. Karta (1:25 000) över antal personer pr har bebodd tomtmark och pr 100 rum kvartersvis inom Jönköpings stadsplanlagda område år 1930. Denna karta har uppgjorts på grundval av tab. 14. Skalan för antalet (a) personer har beräknats enligt formeln $\sqrt[3]{a} : 4$. Dock ha nyanseringar gjorts endast för tal med en skillnad på 50, således 1—50, 51—100, 101—150 o. s. v., och varje personantal placerats inom någon av dessa grupper vid bestämmandet av cirklarnas storlek.



Plansch VI. Karta (1: 25 000) över antal företag och arbetare, butikshyresindex samt markvärdet å bebodd mark kvartersvis inom Jönköpings stadsplanlagda område år 1931. Antalet företag i varje kvarter (med minst 5 smärre företag) samt arbetarantalet i varje större företag (med minst 20 arbetare) har inlagts efter tab. 16. Skalan för

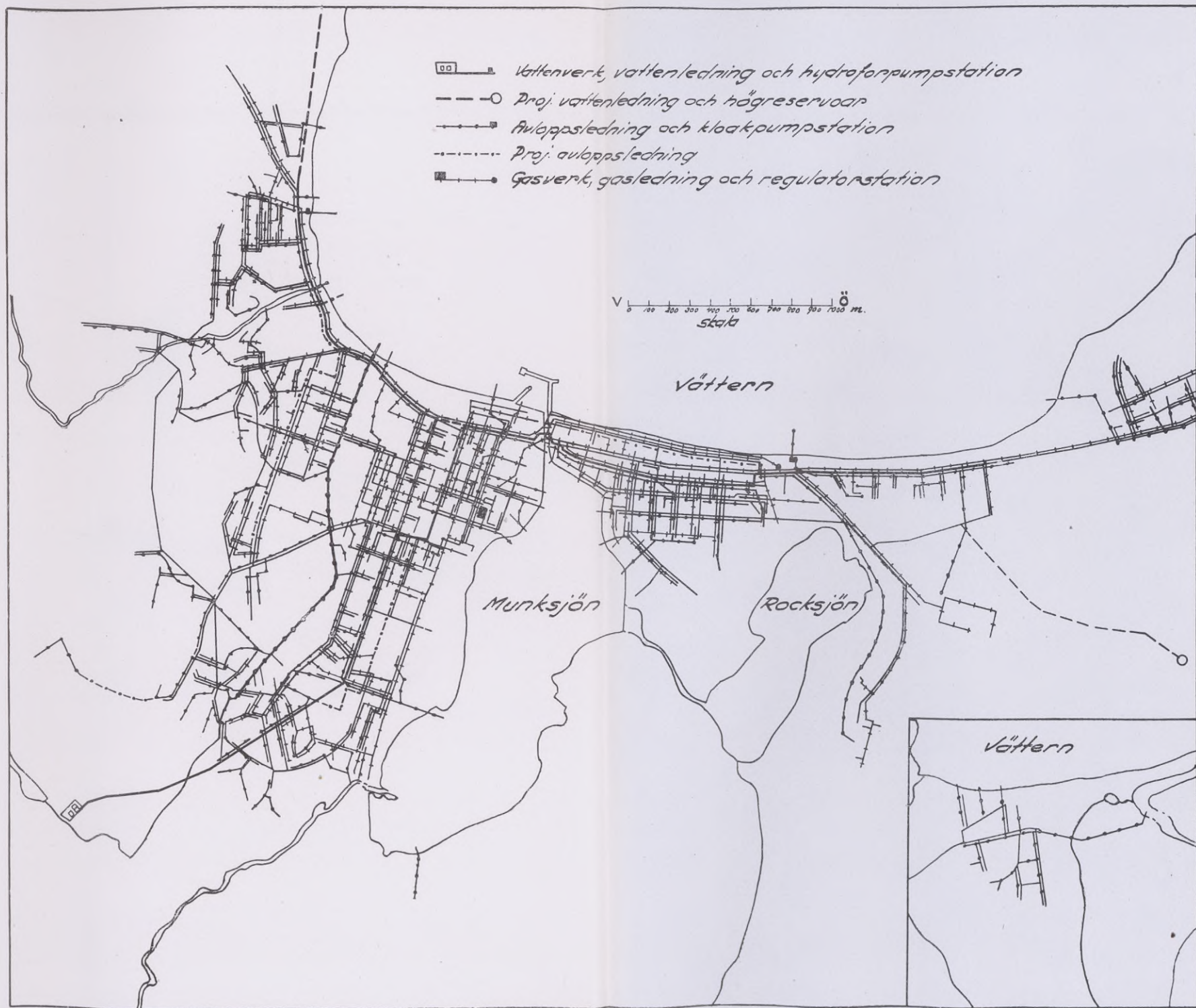
antalet (a) företag har beräknats enligt formeln $\sqrt{a}:4$ och arbetarantalet (a) enligt formeln $\sqrt[3]{a}:4$, butikshyresindex enligt skalan 200 kr. = 0,6 mm. bredd på en linje av kvarterets längd.

Markvärdet i kronor pr m² i varje bostadskvarter med bebyggda tomter har inlagts efter tab. 14 enligt samma skala som för företag. Dock ha nyanseringar gjorts endast gruppvis och krontalen placerats inom någon av följande grupper: 1—3, 4—6, 7—10, 11—20 etc. med en skillnad på 10 mellan varje följande grupp.



Plansch VII. Karta (1:25 000) över kraftlednings- och telefonledningsnäten inom Jönköpings stadsplanlagda område år 1931 (Jfr tab. 22 och 38). Denna karta har uppgjorts på grundval av kartor, erhållna dels från Jönköpings stads kommunala affärsverk, elektricitetsverket, dels från K. Telegrafverkets linjedistriktsbyrå i Jönköping. Dessa kartor ha så vitt möjligt kontrollerats samt överarbetats och sammanställt. Så ha alla servisledningar utelämnats samt i kraftledningsnätet kraftcentralens, omformare- och transformatorstationernas effekt omräknats i HK från kW (1 kW = 1,36 HK) och kVA (1 kVA = 0,8 kW = 1,09 HK) för jämförelses skull. I telefonledningsnätet har ingen skillnad gjorts mellan jordkablar och blockrouter (cementblock med pipor, genomdragna av kablar), ej heller har någon skillnad gjorts

mellan stolplinjer med kabel och med blank tråd. Skalan för antalet (a) HK har beräknats enligt formeln $\sqrt[3]{a}:4$ och för antalet (a) abonnenter enligt formeln $\sqrt[3]{a}:4$.



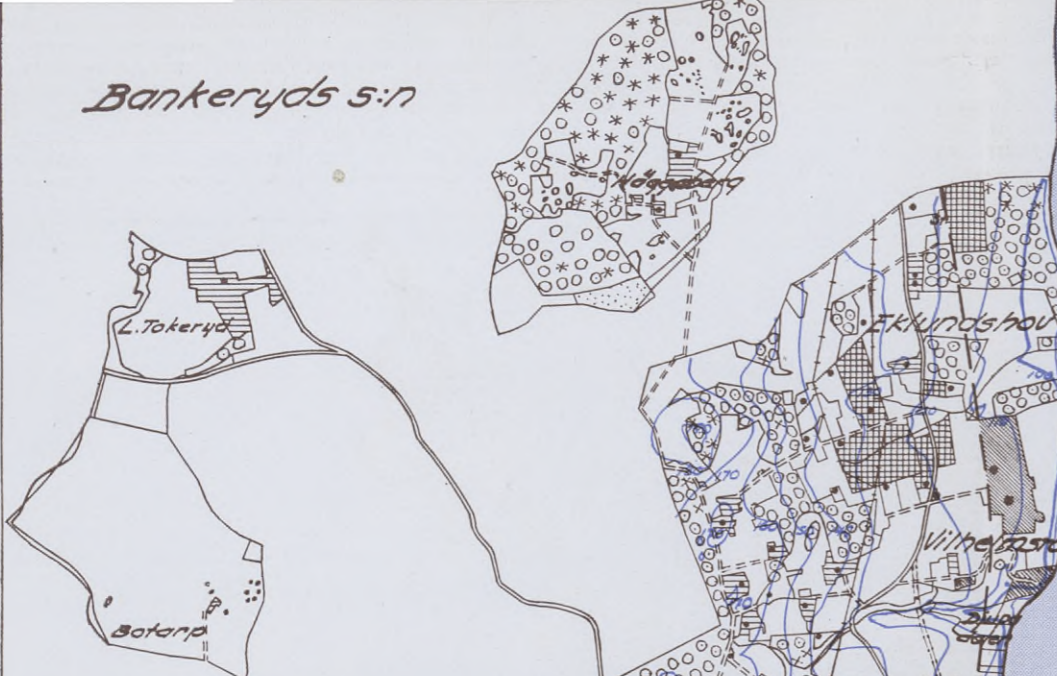
Plansch VIII. Karta (1:25 000) över vatten-, avlopps- och gasledningsnäten i Jönköping år 1931. (Jfr tab. 22.) Denna karta har uppgjorts efter kartor, erhållna dels från Jönköpings stads byggnadskontor över vatten- och avloppsledningar, dels från Jönköpings stads kommunala affärsverk, gasverket, över gasledningar. Dessa kartor ha sedan överarbetats och sammanställts. Servisledningar ha ej medtagits.



Plansch IX. Karta (1: 25 000) över fordonstrafiken inom Jönköpings stadsplanlagda område år 1930 (linjetrafiken) och år 1934 (övrig trafik). Linjetrafiken har grafiskt framställt efter tab. 25 och 26 enligt skalan 1 person = 0,8 mm:s linjelängd och 1 trafikdag = 80 mm:s mellanrum. Beteckningarna å sträckorna hänvisa till tabellerna. 10-minutersisokronen anger färdtiden från eller till trafikmedelpunkten (huvudgatkorsningen, hörnet av V. Storgatan och Barnarpsgatan) och har konstruerats för spårvagns- och busslinjer gemensamt (på grundval av tidtabeller och turlistor för 1930) i kombination med gångtid för fotgängare till närmaste trafikmedel. Fotgängares gångtid har på kartan beräknats efter endast 85 m i minuten, varmed den verkliga vägen och någon väntetid (del av turintervall) anses kompenserad. Någon hänsyn till hållplatserna har ej tagits, då dessa endast skulle ge isokronerna en del smärre hack utan praktisk betydelse. Då endast tre busslinjer äro lokala, k och z1, 2, få endast dessa befordra personer å sträckor enbart inom staden. Järnväghållplatserna Jordbron å H. N. J. och Kaptensbo å S. J. äro, jämfört med de närbelägna spårvagnshållplatserna, nästan betydelselösa och ha grafiskt försumrats. De ekvidistanta cirkelarna ange även gångtiden för fotgängare enligt angivna norm. 15-öresisotimen anger reskostnaden från eller till området mellan trafikmedelpunkten, Jönköpings C. och Klaffbron. Trafikstationerna, utgångspunkterna för tåg-, buss- eller droskbiltrafiken samt bilparkeringsplatserna, ha utsatts efter Trafikkalendern (Jönköping 1931) samt telefonkatalogen 1931.

Den övriga (fria) trafiken har inlagts efter tab. 23. Skalan för antalet fordon (a) har beräknats efter formeln $V = \frac{a^3}{8}$. Cirkelarna ange talen vid trafikräkningspunkterna, vilkas nummer hänvisa till tabellen. Linjerna, som sammanbinda räkningspunkter på större avstånd än ett kvarter, kunna således endast ange den approximativa trafiken på sträckor, där den är uppskattningsbar. Där så ej är fallet, har en cirkel av samma storlek som den vid räkningspunkten fått avsluta »röret», som anger trafikvolymen i viss riktning.

Bankeryds s:n



Järnstorps s:n

- sluten stadsbebyggelse
- förlustadsbebyggelse
- villabebyggelse
- allmän byggnad
- allmän plats
- begravningsplats
- industri- u. uppbyggnad
- trädgård (ekonomi)
- landsbygd
- ekskog (överväg)
- björkskog (")
- furuskog (")
- granskog (")
- sankmark
- åker (i bruk)

- Landsväg o. gata
- Markväg
- Gångstig
- Järnväg (broadspår)
- " (smalspår)
- Projekt
- Kraftledning
- Å med vattenfall
- bäck, å
- strand, kaj (off)
- Nivåkurvor (land)
- Nivåkurvor (vatten)
- Profil
- Hälsökälla, förngräv
- Lertag stenbrott



Plansch XI. Karta över Jönköpings stads administrativa område år 1931. (Jfr tab. 1.) Denna karta är upprättad på grundval av plankartor över Jönköpings stad och dess yttre områden 1915—16 och registerkarta över Jönköpings stad 1918—21 samt kartor över Ekeberg och Myrebo 1806, Jordanstorp 1802, Jära 1759—60, Ryhov 1873, Råslätt 1872, 1907, Strömsberg och Skålabro 1903, Sanna 1829 och Tokarp 1835. Akerarealen har av förf. 1931 nymäts i skalan 1:8000 å måtbord, med Ljungströms självreducerande distanstub, å Ekeberg, Jordanstorp och Myrebo, Kjettilstorp och Tokarp samt Smedsbo och Stommen å Råslätt, södra delen av Torpa och norra delen av Bymarken. Efter detaljerad rekognosering å fältet av de planlagda områdena i skalan 1:4000 och de övriga i skalan 1:8000 (efter fotografiska kopior i denna skala) har komplettering till 1931 skett för hela området. Med tillhjälp av 30 triangelpunkter, erhållna från A:6 (dåv. kapten B. Palmborgs mätningar), har sammansättning av det planlagda området med övriga kartor skett under div. justeringar av de sistnämnda. Kartan har således icke samma exakthet utanför som innanför det planlagda området, vilket emellertid ej torde ha större betydelse i ifrågavarande skala. Nivåkurvorna ha dels erhållits från stadsplanekartan, dels för områden utanför det planlagda, och konstruerats med tillhjälp av ca 5 000 punkter, avvägda med Paulineroïd och Paulinbarograf. Dessa senare nivåkurvor ha således icke samma noggrannhet som inom det planlagda området. Dock torde felet (nivåförskjutningen av kurvorna inbördes) ej överstiga 2 m. Detta fel, som dels beror på avläsningen av aneroid och barograf, dels på att punkterna stegats in på rekognoseringskartan, är utan nämnvärd betydelse i ifrågavarande skala. Profilinjerna ha konstruerats efter nivåkartan men kontrollerats å fältet. Befolkningsprickarna, vars olika storlek även utmärka olika slags bebyggelse, äro utsatta över habitationerna, så att de lämna en i högsta möjliga grad riktig bild av befolkningens fördelning enligt mantalslängd för Jönköpings stad år 1931.