



JÖNKÖPING UNIVERSITY

*School of Education and
Communication*

Hamnstaden Jönköping

En komparativ undersökning om den yttre hamnens betydelse
för Jönköping åren 1833 - 1960

KURS: *Historia för ämneslärare 61-90 hp*

PROGRAM: *Ämneslärarutbildningen*

FÖRFATTARE: *Amanda Larsson Sarja*

EXAMINATOR: *Radu-Harald Dinu*

TERMIN: *HT 2018*

SAMMANFATTNING

Amanda Larsson Sarja

Hamnsten Jönköping

En komparativ undersökning om den yttre hamnens betydelse för Jönköping åren 1833 – 1960

Antal sidor: 27

Att jämföra och undersöka historiska händelser är något av det vanligaste som görs inom vetenskapen. Denna uppsats skiljer sig inte där. Uppsatsen berättar om hur hamnen i Jönköping använts mellan åren 1833 till mitten på 1900-talet. Den undersöker betydelsen av hamnen i form av antalet båtar som anlades här under den aktuella tidsperioden. Uppsatsen svarar också på frågorna kring varför hamnen byggdes, hur hamnens betydelse förändrats över tid och uppsatsen gör även en jämförelse mellan hamnarna i Jönköping, Hjo och Askersund.

Slutsatsen blir att hamnen har varit viktig under lång tid och den minskade i sitt användande på grund utav att andra transportmöjligheter blev mer aktuella. Hamnen byggdes från början för att kunna hantera det större behovet som kom efter att Göta kanal bildat nya vägar till Östersjön.

Uppsatsen kommer även fram till att Jönköping och Hjo liknar varandra i sin utveckling under denna tidsperioden. Askersund skiljer sig lite mer från de två och anledningarna är bland annat placeringen av orten och hur behovet såg ut.

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1. Syfte och frågeställningar.....	2
1.2. Material	2
1.3. Metod	4
1.4. Tidigare forskning.....	6
1.5. Teori.....	8
1.6. Bakgrund	11
1.6.1. Jönköping	11
1.6.2. Askersund	12
1.6.3. Hjo	13
2. Undersökning/Resultat	14
2.1. Jönköping	14
2.2. Jämförelse.....	18
3. Avslutande diskussion	22
Källförteckning	24

1. Inledning

I mitt sökande efter ämne inför denna uppsats så var förslagen många. Efter en förfrågan på arkivet i Jönköping så fastande jag för hamnen i Jönköping. Det verkade som en intressant historia och att få tillgång till förstahands-material var också en lockande känsla. När efterforskningarna går vidare i val av ämne så stöter jag på följande citat som säkerställer uppsatsens ämne och syfte.

” [Som berättats tidigare,] syntes varken handelns eller industriens framtid lovande vid slutet av 1700- och början av 1800-talet. För de mera framsynta stod det klart, att en utveckling av näringslivet ej kunde ske utan att kommunikationerna förbättrades.”¹

På detta sätt inleds det tionde kapitlet i boken om Jönköpings historia. Samhället behövde en utveckling av olika sätt att kommunicera. Ett behov låg framförallt i att transportera varor i ett än så länge växande samhälle. I början av 1800-talet var Sveriges transportmöjligheter begränsade och en del av de som fanns var också kostsamma. Därför bestämdes det att en kanal skulle byggas och år 1832 stod Göta kanal klar.² Men denna uppsats ska inte handla om kanalen utan om hur kanalen gjorde det möjligt för andra städer att blomstra bara genom att förbättra transportsystemet.

I denna uppsats undersöks vikten av den hamn som byggdes i Jönköping 1833-1836³ och varför den idag är nästan bortglömd. Hur kom det sig att en viktig handelsplats och stoppunkt för resenärer fick sin storhetstid på 1800-talet? Hur har förändringen sett ut som gör att hamnen idag inte används till mer än någon fritidsbåt här och var. Uppsatsen innehåller även en komparativ del, där en jämförelse görs med andra insjöhamnar, för att se ifall det som påverkar Jönköping även påverkar dessa hamnar. De två hamnar som har undersökts utöver Jönköping är Askersund och Hjo.

¹ *Jönköpings historia. Fjärde delen.* 1921. Jönköping: Richards aktiebolags förlag och tryckeri. s. 162

² Göta kanal. *Nationalencyklopedin*. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/enkel/g%C3%B6ta-kanal> (Hämtad 2019-03-28)

³ *Jönköpings historia. Fjärde delen.* s. 163

1.1. Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka varför hamnen i Jönköping blev viktig på 1800-talet. Den ska ställa frågorna: varför den byggdes och varför betydelsen av den har minskat med åren, samt hur denna förändring har gått till. Syftet är också att undersöka liknande hamnar för att kunna göra en jämförelse mellan dem och hamnen i Jönköping.

- Varför blev hamnen i Jönköping byggd?
- Hur har hamnens betydelse förändrats över tid mellan 1833-1960?
- Vad finns det för likheter/skillnader mellan de tre hamnarna i Jönköping, Hjo och Askersund?

1.2. Material

I uppsatsen har relevant material använts för att söka rätt på information och fakta kring hamnens byggande i Jönköping. Det som använts har varit ett varierat urval av olika böcker och källor från den aktuella tiden. Dessa har valts eftersom de rör vid ämnet om den yttre hamnen i Jönköping under perioden från 1830 och framåt. Materialet till uppsatsen kommer först och främst vara böcker om Jönköpings historia. Dessa böcker är Jönköpings historia, De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare samt Gudmundsgillet's årsbok från år 1939, 1940, 1957 och 1958. Men också en del hamnjournaler från hamnförvaltningen i Jönköping samt dokument från Statistiska Centralbyrån (SCB) som rör utvecklingen i hamnen. Dessa dokument är femårsberättelser som skrivits i samband med att föra statistik och underlag till myndigheterna kring Jönköping stads tillväxt och näringar. Böcker som rör sjöfarten kring och på Vättern används också som huvudsaklig källa till hamnarnas användning.

Böckerna, hamnförvaltningens dokument och SCB:s dokument kommer stå för den tidiga historien av hamnen och böckerna för den senare delen. Böckerna sträcker sig över flera år och kommer ge en mer heltäckande bild där de kompletterar varandra med diverse relevant information. Hamnförvaltningens dokument används istället för att göra vissa nedslag från 1833 fram till ca 1960 för att kunna se hamnens utveckling och användning över tid. Hamnjournalerna ger också ett förstahandsmaterial som ligger nära till den aktuella tiden och ger källorna en tillförlitlighet. Det mesta av materialet kompletterar varandra och bygger på detta sätt upp informationen som är relevant tillsammans. Likaså kompletterar SCB:s

information med vissa viktiga nedslag för att se hur hamnen används över tid. De böcker som används är Jönköpings Historia Del fyra⁴ som har en del inslag kring hamnens betydelse för staden och dess utveckling. Det andra materialet är en serie av böcker som rör sig över tid och gör nedslag i åren 1939-1940 och 1957-1958. Dessa böcker, Gudmunds gilletts årsbok,⁵ kompletterar Jönköpings historia samt lägger till en del viktig statistik som är relevant för uppsatsen. Dessa böckers statistik kompletteras även med statistik från SCB samt det material som finns i hamnjournalerna. Två ytterligare böcker som använts är Bebyggelse i Jönköping 1612-1870⁶ och De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare.⁷ De har använts för att fylla en del information om hamnens betydelse som inte de övriga böckerna tar upp och för att stärka materialets källtillförlitlighet där materialet överlappar varandra.

Vissa avgränsningar har gjorts i materialet. Dessa är bland annat sökningen av relevant material. Då Jönköping vid 1700-talets början hade en hamn men som senare blev för grund och man valde att bygga en ny 1833 uppsatsen har riktats in på denna andra hamn. Att gå längre tillbaka i tid är inte heller relevant. Både för att materialet blir tunnare men också för att det är med den nya hamnen 1833 som en förändring sker i Jönköpings stad. Jönköping har också två hamnar, den inre vid Munksjön och den yttre vid det gamla slottet. Den hamn som kommer vara i fokus är den yttre då det är denna som byggs i samband med Göta kanal. Likaså har material rörande hamnkanalen sällats bort eftersom det rör en annan del av staden och som inte är helt kopplad till hamnens byggande på 1830-talet.

Materialet i sig kommer vara spritt då uppsatsen berör en lång tidperiod och därför måste vissa viktiga nedslag göras. Dessa nedslag kommer vara först och främst i början av hamnens byggande och dess tidiga användning för att se hur det skiljer sig från innan hamnens byggnation. Fortsättningsvis kommer jämna nedslag göras för att se om eller hur hamnens användning förändras över tid och vad det kan bero på. Nedslagsintervallet som valts är tio år då hamnens byggande sker under tidigt 1830-tal. Det faller relativt naturligt att göra nedslag med tio års mellanrum då till exempel fem år är för kort tid för att se vissa förändringar samt att det skapar ett stort material som inte alltid kommer vara relevant. Detta är på grund utav att

⁴ *Jönköpings historia. D.4.1921*

⁵ Weiler, Gösta, Linqvist, Lars-Eric & Leifland, Sigfrid (red.) *Gudmundsgilletts årsbok*.

⁶ Karlson, Bo E. *Bebyggelse i Jönköping 1612-1870: offentliga institutionen*. Jönköpings läns museum: Jönköping. 1996.

⁷ Malmquist, Yngve. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. Uddevalla: Bohusläningens Boktryckeri AB. 1986

mycket av materialet ibland upprepar sig i form av viss statistik och liknande. På samma sätt är inte heller tjugo års intervaller bra då de istället blir för få nedslag och det blir svårare att hitta var förändring sker. Det går att se att förändring sker men inte utifrån vilka förhållanden och när. Dessutom blir materialet tunt kring vissa år och då är det bra med viktiga nedslag för att väga upp eventuella uteblivna delar i materialet. Valet av material har också berott mycket på tillgänglighet och hur relevanta de varit för undersökningen. En del material som dykt upp har inte varit relevanta till exempel för att de inte berört rätt tidsperiod eller inte haft så mycket i sitt innehåll som rör hamnen i Jönköping. De böcker som valts till materialet har valts för att de innehåller den typen av information som varit relevant för undersökningen. Detta har varit böcker som berört Jönköpings historia för den aktuella tidsperioden och haft med hur staden påverkas av den nya hamnen. Samt böcker som också berört de två andra städernas hamnar, Askersund och Hjo, och hur dessa har påverkats av handeln på Vättern.

I den komparativa delen har även där avgränsningar gjorts i form av val av hamnar att jämföra med. Kuststäder har valts bort av förklarliga skäl då de har helt andra förutsättningar än vad en insjöstad har. De har bland annat tillgång till andra hamnar att utbyta handel med och deras betydelse utgår från andra principer än en insjöhamn.

1.3. Metod

I metodavsnittet kommer uppsatsen beskriva hur urvalet av material har gått till och vad för typ av undersökning som använts. Undersökningen är både kvantitativ och kvalitativ. Den är kvantitativ för att den utgår från mycket statistik som ligger till grund för att svara på frågan om hur hamnen har använts över tid. Den tar då fram antalet båtar och mängden varor som dessa båtar transporterade för att kunna se hur mycket hamnens användes för den aktuella tidsperioden. Det är också en kvalitativ undersökning då den undersöker fenomenet av en historiskt viktig händelse som påverkat Jönköping stad över tid. Uppsatsen undersöker därför inte flera händelser som kan ha påverkat utan kopplar en stor del av det som hände till en enda enskild händelse. Exemplet som använts i undersökningen är hur den yttre hamnen i Jönköping har påverkat staden och områdena runt omkring hamnen. Uppsatsen kommer även vara komparativ och där kommer en modell användas för att underlätta och göra jämförelsen möjlig.

Modellen beskrivs i boken *Komparativ metod* av Thomas Denk⁸ och beskrivs på följande sätt: För att kunna genomföra en studie måste först syftet klargöras utifrån syftet ska sedan en forskningsfråga utformas. Utifrån den frågan bildas de analytiska kategorierna som sedan preciserar vilka objekt det är och deras egenskaper som ska studeras. Därför, menar Denk, att varje komparativ modell måste anpassas efter vilken typ av forskningsfråga en studie har.⁹ Denk fortsätter med att förklara att det i komparativa analyser finns tre grundkriterier, *the method of agreement*, *the method of difference* och *the method of concomitant variation*. Kortfattat så innebär dessa tre följande, *the method of agreement* är att objekten som en studie undersöker har vissa saker gemensamt, likheter. Om flera objekt har samma likheter så påverkar dessa likheter varandra och också bero på samma saker. En liknande förklaring används för *method of difference*, men här är det istället skillnader mellan objekt. Dessa skillnader påverkar i sin tur varandra och om två objekt har samma skillnad men i övrigt liknar varandra så kan skillnaderna också oftast svara på varför det är så här. Det sista kriteriet är *method of concomitant variation* och innebär att variationer mellan objekt också kan ge svar. Det vill säga att om två objekt varierar enligt samma mönster så hänger dessa objekt ihop, indirekt eller direkt, via andra objekt och fenomen. Detta sista kriterium är användbart över tid och bygger oftast på en grundhypotes som forskare vill bevisa.¹⁰ I denna uppsats har dessa tre kriterier använts, framför allt de första två, för att bilda en komparativ analys utifrån frågeställningen.

För att använda Denks modell så kan den beskrivas på följande sätt: modellen går ut på att man studerar ett objekt i ljuset av ett eller flera kriterier. Dessa kriterier skapar de analytiska kategorierna som sedan används i ett jämförande syfte. För att tillämpa modellen på denna uppsatsen måste jag först studera mitt ämne, betydelsen av hamnarna under 1800- och 1900-talet, utifrån ett antal kriterier. Mina kriterier är, anledning till byggandet av hamnarna, användningen under tid. Detta innebär en undersökning i hur hamnarna har ökat eller minskat i användning och när det har skett. Ytterligare ett kriterium kommer vara anledningar till att hamnarna minskar eller helt slutar användas och när det sker. I min jämförelse blir kriterierna de kategorier som sedan jämförs. För att förklara detta lite ytterligare så kommer mina tre frågeställningar agera som kategorier för hur jämförelsen ska gå till. Den första kategorin kommer därför vara varför hamnarna byggdes, den andra hur de använts över tid och sedan hitta likheter/skillnader mellan hamnarna som tredje kategori. I frågeställningarna finns redan

⁸ Denk, Thomas. *Komparativ metod – förståelse genom jämförelse*. Lund: Studentlitteratur. 2005. E-bok. s.31-32.

⁹ Denk. *Komparativ metod – förståelse genom jämförelse*. s. 31-32.

¹⁰ Denk. *Komparativ metod – förståelse genom jämförelse*. s. 56-59.

Denks tre grundkriterier med, likheter och skillnader belyses mellan hamnarna och senare i uppsatsens resultat och analys kommer det även synas att vissa variationer sker som ger ett annat ljus på frågeställningen.

I metoden har en kvalitativ sökning skett där ord som hamn, Jönköping, Vättern och aktuella årtal använts för att hitta relevant material. Valet av metod har varit mest utifrån det material som uppkommit kring ämnet. De hamnjournaler som tidigare nämnts har varit en stor del i detta då de visar på en tydlig förändring av hamnens användande, samtidigt som de också ger ett förstahandsmaterial från den aktuella tidsperioden.

1.4. Tidigare forskning

I den tidigare forskningen kommer ett underlag presenteras som visar på tidigare forskning och undersökningar inom området. De båda texterna som använts är examensarbeten. De har valts på grund av tillgänglighet till materialet men också för att det i övrigt är skrivet lite om ämnet i sig eller svårt att få tag i relevant material för uppsatsen. Sökningen efter material på högre nivåer så som doktorsavhandlingar och liknande verk har inte givit några relevanta resultat. Även verk rörande historia kring städerna som plockas hade varit mer relevanta men på grund av tillgänglighet och tid för uppsatsen har dessa inte använts.

I en text kring utbyggandet av hamnen i Västerås¹¹ kan läsaren finna en del likheter, men också skillnader med den hamn som byggs i Jönköping. Det skiljer nästan tvåhundra år mellan dessa byggen och är därför en viktig faktor att ta med eftersom byggandet såg annorlunda ut både strukturellt men också syftet bakom hamnarna. Syftet med texten var att undersöka flera olika städer som skulle påbörja hamnbyggen för att sedan användas som referens till nya hamnbyggen i Jönköping och Göteborg. De flesta städer som använts har varit kuststäder vilket kan vara en irrelevant för denna undersökning. Men en stad som tas upp är Västerås, som är svårdefinierad, ifall den är kuststad eller ej då den är kopplad till Mälaren snarare än Östersjön. I den texten skriver man om hamnens betydelse och varför den bör byggas ut. Huvudfokusen har varit att hamnen kommer vara ett avgörande steg i bildandet av en ny stadsbild och kan hjälpa till att förändra bilden av Västerås. Kring förutsättningarna för hamnen skrivs följande

¹¹ Ljungdal, Johanna, och. Olsson, Linda. *Vatten vs Stad: en referensstudie av sju vattenfrontprojekt i nordn, - ett bebyggelseförslag till Masthuggskajen, Göteborg, - ett bebyggelseförslag till Norra Munksjön, Jönköping*. Tekniska högskolan: Blekinge. 2003. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:831078/FULLTEXT34.pdf> (Hämtad 2019-03-06)

Under 1900-talets första hälft växte hamnverksamheten kraftigt och under denna tid blev hamnen landets största insjöhamn. Större delen av Västerås hamnverksamheten flyttade dock västerut utanför city när styckegodshanteringens ersattes med containertrafik. Östra hamnen användes sedan främst för lager och spannmålshantering.¹²

Det fortsätter med att förklara ytterligare saker kring hamnens betydelse och dess förutsättningar samt vad man behöver ta hänsyn till vid byggandet. Fortsättningsvis går författarna igenom vad som planeras att göra och till viss del hur detta ska gå till.

Liknande saker gick man igenom i 1800-talets Jönköping. Då var syftet ett liknande, att göra staden till en mer attraktiv handelsplats där båtar och varor kunde utbytas. Ett annat syfte var också att utöka hamnens kapacitet för den förväntade trafikens ökning. I dagens hamnar, utifrån undersökningen gjord av Ljungdal och Olsson, vill man öka trivseln och städernas dragningskraft. Dagens hamnar är inte alla till för att frakta och ta emot båtar utan en del av dem tillhör historien och arvet från en tid tillbaka. Andra byggs för att utöka kontakterna över vattnet.

I ett examensarbete skrivet av Anna Olson, Lidköpings park- och vattenstråk¹³ nämner hon vikten av hamnen i Lidköping under historiken om staden. Där skriver hon att det var med industrialiseringens start i Sverige som Lidköping fick ett uppsving i status tack vare hamnen som kopplade ihop staden med Vänern. Hamnen fortsätter under större delen av 1800-talet att vara en viktig punkt. Detta berodde på fraktmöjligheterna för de nya företag som kommit till runt omkring och i staden. På 1870-talet fick staden även tillgång till järnvägsnätet vilket ökade stadens attraktivitet ännu mer och flera nya typer av industrier flyttade in. Med de nya industrierna ökade även hamnen och handeln på vattnet¹⁴. Det som kom att skilja Lidköping från Jönköping är Thunrederierna.¹⁵ Denna skillnad kan ses som en stor faktor till att Lidköpings hamn idag fortfarande är aktiv och mycket använd, i jämförelse med Jönköpings hamn som minskat i användandet och idag enbart innehåller små fritidsbåtar. Rederierna tillsammans med Lidköpings placering i Vänern är två faktorer som spelar stor roll i hur

¹² Ljungdal och Olsson. *Vatten vs Stad: en referensstudie av sju vattenfrontprojekt i nordn, - ett bebyggelseförslag till Masthuggskajen, Göteborg, - ett bebyggelseförslag till Norra Munksjön, Jönköping*. 2003. S. 56.

¹³ Olsson, Anna. *Lidköpings park- och vattenstråk*. Tekniska Högskolan: Blekinge. 2011. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:831105/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2019-03-06)

¹⁴ Olsson. *Lidköpings park- och vattenstråk*. 2011. s. 7.

¹⁵ Thunrederierna är ett bolag som erbjuder transporter via båt och har varit i bruk sedan 1938. <https://thun.se/erik-thun-group/history/> (Hämtad 2019-03-28)

Lidköpings hamn har utvecklats från 1800-talet och framåt. Rederierna står för den fortsatta handeln som ökat över tid och som ger staden möjligheter att utvecklas i sin sjöfartsanvändning. Trots järnvägens kontakt med staden så har inte den ersatt sjöfarten, som i Jönköping, utan har istället utvecklats med den.

Den andra faktorn var placeringen i Vänern. Den utgör en del av detta då staden varit ihopkopplad med Göteborg i ett tidigt stadium och inte behövt Göta kanal för att nå fram med sina transporter. Lidköping har därför kunnat utöka sin sjöfart på ett annat sätt än Jönköping, då Jönköpings hamn utvecklats på grund av Göta kanals tillkomst. Innan dess hade det inte varit lika aktuellt med en större och effektivare hamn.

1.5. Teori

I detta avsnitt kommer den teoretiska ansatsen att anläggas som kommer utgöra en del av uppsatsen och dess resultat. Valet av teori har också berättat mycket på tillgänglighet och relevans, precis som val av metod och material. Hans Westlunds arbete är det som bygger den stora grunden i teorin för detta arbete och har valts på grund av tidigare nämnda kriterier men också för att hans arbete berör en del av de punkter som uppsatsen gör. Framför allt lägger han fram teorier kring kommunikationernas betydelse för en stad. Något som denna uppsats undersöker med Jönköpings stad som exempel.

I Hans Westlunds arbete *Kommunikationer, Tillgänglighet, Omvandling*¹⁶ har han undersökt framförallt kommunikationsnätets betydelse för Sveriges mellanstora städer. Hans fokus har varit kommunikationerna i Sverige mellan 1850 och 1970. I sitt arbete har han undersökt hur olika mellanstora städer i Sverige har påverkats av de nya kommunikationsnäten som bildades. Han har mest fokuserat på järnvägen och vägarna. Han har också haft ett mer ekonomiskt och samhällsstrukturellt fokus. I sitt arbete har han vägt in en rad olika teorier och hypoteser för att svara på sina frågor. Trots att hans fokus varit ett annat än denna uppsats kommer hans teorier och resultat att kunna appliceras i denna undersökning. Detta på grund utav att hans teorier rör sig mer allmänt om kommunikationernas betydelse och i det går sjötransporten att räkna in.

¹⁶ Westlund, Hans. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling – En studie av samspelet mellan kommunikationsnät och näringsstruktur i Sveriges mellanstora städer 1850-1970*. KTH: Stockholm. 1992

I Westlunds verk inleder han med att förklara kommunikationernas betydelse för landet och regionernas välbefinnande. Här lägger han fram följande saker, att kommunikationerna har haft en betydande roll i den allmänna ekonomiska utvecklingen, marknadens utvidgande och i utjämnningen av regionala skillnader.¹⁷ Detta är något som han ständigt återkommer till i sitt arbete. Nästa sak som han lägger fram är hur de nya kommunikationerna har påverkat ekonomin på ett positivt sätt, genom att sänka interna (inomlands) transportkostnader, få in nya områden på marknaden och samtidigt utvidgat marknaden. Han skriver också att produktionen i området ökar tillsammans med ökad arbetsfördelning och ökad ekonomisk tillväxt. De har också hjälpt till att främja massproduktionens tillväxt.¹⁸ Vidare läggs det fram skillnaden mellan hur kommunikationerna påverkar städerna på nationell och lokal/regional nivå. På den nationella nivån har de svagt utbyggda kommunikationerna varit ett hinder på nationella marknad fram till sekelskiftet. Här jämförs det med att sjötransporten inte kunde hantera den nya växande marknaden och därför är det senare när nyare transporter etablerats som marknaden får ny fart. På den lokala/regionala nivån är till större delen all kontakt med de större kommunikationssystemen till fördel. De hjälper till att öka den ekonomiska tillväxten och drar även med sig områden runt omkring för att öka ännu mer.¹⁹

Westlund fortsätter med att det inte bara är kontakten med kommunikationsnätet som är avgörande. Även placeringen i kedjan som bildas är avgörande för hur området kommer växa och utvecklas.²⁰ Något som vi tydligt kan se när det gäller Jönköpings hamn. Den ligger oftast någonstans i mitten i form av att skicka sina transporter vidare, vid några tillfällen är den sist eller först. Men oftast kan vi se att båtarna ankom och ibland utbyttes varor eller skulle de bara vidare till nästa hamn. Men Jönköping utgjorde en mittpunkt där det var möjligt att stanna upp i resan innan man fortsatte. Denna rastplats/stoppunkt blev viktig på denna tiden eftersom båtarna inte var lika snabba och resandet längs Göta kanal tog tid. Det behövdes en plats att stanna till på, Jönköping var en av de bra platserna för detta. Westlund skriver följande om saken: ”Orter som erhåller centrala positioner i det nya eller förbättrade transportnätet får genom de sänkta transportkostnaderna generellt sett konkurrensfördelar i förhållande till mindre gynnade orter.”²¹

¹⁷ Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling*. s. 3.

¹⁸ Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling*. s. 3-4.

¹⁹ Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling*. s. 4.

²⁰ Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling*. s. 4.

²¹ Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling*. s. 4-5.

Nästa sak som presenteras av Westlund är hypoteserna han arbetat efter, en av dessa skriver han om på följande sätt: ”IV. Sedan de nya primära nätverken etableras, tenderar sekundära nätverk att ordna sig på samma sätt som de primära, med huvudnoder på samma orter.”²²

Även detta är något som vi kan tydligt se i varför Jönköpings är en av de hamnar som används flitigast. Innan hamnen byggdes 1833 har Jönköping haft hamnar som använts mellan 1500- och 1700-talet. Dessa gamla farleder återanvändes på 1800-talet och in i modernare tid med en liten förändring av nya farleder i form av Göta kanal. Men annars hade man sedan tidigare en etablerad hamn. Enligt Westlund skall detta ha haft en påverkan på varför Jönköping valdes utöver de andra orsakerna. Han lägger också fram att sjöfarten som tidigare varit det primära nätverket ersätts av järnvägen, som bryter till viss del mot tidigare nämnda hypotes gällande återanvändandet av gamla farleder. Han förklarar även att detta beror på att järnvägens landbaserade transporter måste gå andra vägar än sjötransportens vattenbaserade. Det är också viktigt att notera att järnvägen oftast etableras först vid de större orterna som kunde hantera det nya systemet. Det är först efteråt som det börjar bildas nya knytpunkter med nya städer som då ökade möjligheterna till transport. Till en början samexisterade sjötransport och järnväg för att vissa rutter ännu inte hade etablerats vilket gjorde att de två systemen var tvungna att samarbeta. Detta pågick fram tills det att järnvägen hunnit etablera fler punkter och därför kunde klara sig mer på egen hand och var inte lika beroende av sjötransport till vissa platser.²³ Detta gjorde självklart att sjötransporterna minskade eftersom järnvägen var mer effektiv och ansågs vara det bättre sättet att transportera varor på.

Sammanfattningsvis kommer Westlund fram till följande:

Det första är att tidiga och goda kommunikationer tycks försena behovet av strukturomvandling. De tidiga industristäderna domineras av industrier med generellt sett vikande andelar – främst textil- och livsmedelsindustri – och dessa branscher förblir dominerande i dessa städer. Just eftersom de är tidiga industristäder med stark befolkningsexpansion, genererar de en stor efterfrågan på transporter och de knyts tidigt till järnvägen och de är aktiva i utbyggnaden av nya linjer. Tack vare de goda kommunikationerna får den strukturellt sett gamla industrin där förutsättningar att dominera den nationella marknaden i sin bransch och behåller denna dominans.²⁴

²² Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling*. s. 15.

²³ Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling*. s. 16.

²⁴ Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling*. s. 125.

Med detta menar Westlund att de tidiga industristäderna, som Jönköping kan räknas till, kan snabbt knytas till järnvägen. Något som också till viss del går att applicera på Jönköpings hamn när den byggs. En av de större orsakerna var att skapa snabb kontakt med Göta kanal och på så sätt nå ut i Östersjön för att kunna skicka sitt material vidare. Bolagen i Jönköping är de som framför allt strävar efter ökad kontakt och etablering. När Jönköping då får kontakt med omvärlden i den högre graden byggs också ekonomin och kommunikationerna i staden upp. De får då en chans att öka sitt inflytande på marknaden som vi kommer att se är ett framgångsrikt kapitel. Det är dock senare när andra kommunikationer tar över som sjötransporten förlorar sin dominans i transporter men företagen och bolagen har då lämnat vattentransporterna och väljer istället järnvägen.

1.6. Bakgrund

I detta avsnitt introduceras bakgrunden till de tre olika hamnarna som ska jämföras. Detta görs för att skapa information för att underbygga och fördjupa en del av resultatet.

1.6.1. Jönköping

I en av böckerna om Vättern och dess hamnar beskrivs städerna och kommunikationerna på ett dystert sätt innan kanalens uppkomst. Städerna runtomkring Vättern hade ingen större utveckling gällande sjöfarten. Undantaget var en och annan råbock²⁵ som hade gått på sjön sedan 1300-talet. Även samma handelslinjer uppehölls, exempel på detta var kalksten som transportades ut och malm från Taberg som fraktades in för att sedan transporteras vidare. Man hade också några skutor liknande råbockarna som hade vissa handelsförbindelser med Östergötland.²⁶ Liknande berättelser kring tiden före hamnen berättas i det övriga materialet också. I *Bebyggelse i Jönköping 1612-1870* beskrivs sjöfarten som liten under medeltiden och de båtar som användes var av mindre format. När slottet började byggas i Jönköping på mitten av 1500-talet gick intresset och kraven för mer omfattande transporter upp. Det satsades på att bygga större fartyg som skulle transportera varor främst mellan Jönköping, Vadstena och Närke. När sedan intresset för slottet minskade, minskade även intresset för sjöfarten och vid 1800-talets början fanns inga registrerade båtar i hamnen.²⁷

²⁵ Mindre segelbåt. Karlsson, Harry. *Vätterbåtar*. Fjugesta: Bråmsgård. 1986.

²⁶ Malmquist, Yngve. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. s. 15.

²⁷ Karlson, Bo E. *Bebyggelse i Jönköping 1612-1870: offentliga institutioner*. s. 28

Innan 1833 hade de båda bergslagren i Taberg och Lerbäck uppmärksammat ett behov av en hamn till landshövdingen 1819. När detta förslag dock inte gick igenom vände de sig till kungen som 1822 bestämde att saken skulle undersökas. 1827-28 gavs ekonomiskt stöd av riksdagen och ett första förslag utarbetades. Men någon hamn byggdes inte, istället kom ett nytt förslag från A E von Sydow som år 1832 godkändes av kungen. Detta godkännande blev starten för hamnbyggandet.²⁸

Hamnen byggdes med hjälp av material från den närliggande fästningen och man breddade den samt byggde kajer vid Munksjön. Kostnaden täcktes till stor del av statsbidrag men också ifrån bergslagerna i Taberg och Lerbäck och hamnen stod klar 1835.²⁹ Den nya hamn som byggdes innehöll tre delar, den yttre hamnen i Vättern, hamnkanalen och den inre hamnen i Munksjön. Hamnen fick en enkel form som fyllde behovet av den nya trafiken som skapats.³⁰

Kostnaden för hamnen har som tidigare sagts till stor del täckts av bidrag från staten. Summan för byggandet av hamnen och tillhörande byggnader kostade 49 837 riksdaler, varav Jönköping stad bidrog med 12 000 riksdaler resterande kom från statsverket. Men bidraget från staden var enbart ett förskott som man ansåg skulle betalas tillbaka med hamnens inkomster senare.³¹ Byggandet blev förhållandevis billigt då man kunde plocka materialet från fästningen. En annan fördel med att plocka materialet därifrån var att man gjorde hamnen större.³² Vid färdigställandet av hamnen var den 21 500 m² och kunde på så sätt ta emot fler och större fartyg än innan. Runt omkring hamnen byggdes det även upp diverse olika byggnader som krävdes, bl.a. ett hamnhus och ett tullhus. Det var runt dessa byggnader som fria ytor gjordes för att kunna lasta och förtöja en del fartyg.³³

1.6.2. Askersund

Askersund hade från 1700-talet och fram till år 1822 inga egna fartyg. Det material som fraktades från bergslagren gick istället via landsvägen till Småland. Från och med år 1835 fanns det tre stycken båtar i Askersunds hamn. Två av dessa togs bort 1840 när kostnaderna blev för stora och en del varor var fortfarande billigare att frakta via landsvägen. År 1850 har Askersunds båtar ökat till två fartyg om 39 läster. Fem år senare hade det åter blivit tre

²⁸ Karlson. *Bebyggelse i Jönköping 1612-1870: offentliga institutioner*. s. 30

²⁹ Malmquist. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. s. 16

³⁰ Malmqvist. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. s. 30

³¹ *Femårs-berättelse. 1833-1837*. Nordströmska boktryckeriet. s. 24-25

³² *Jönköpings historia. D.4*. s. 163-164.

³³ Karlson. *Bebyggelse i Jönköping 1612-1870: offentliga institutioner*. s. 30.

stycken.³⁴ På 1840-talet hade trafiken ökat ytterligare i Askersund och hamnen hade då ca 13 båtar, den största på 46 läster och den minsta på 20. Med dessa båtar hade också antalet transportvaror ökat till tegel, kalk, malm och järn. År 1853 hade trafiken utökats med två ångbåtar till Göteborg. Deras huvudsakliga transportvara var spik och spannmål.³⁵

Hamnen byggs ut och förbättras i mitten av 1860-talet för att kunna ta emot de större båtarna som började anlända till staden. Segelfartygen minskar men övriga typer av båtar, ångbåtar och pråmar ökar mellan 1895 och 1935. Efter det minskar det igen och 1954 saknar Askersund egna fartyg och trafiken har minskat med ca en tiondel jämfört med år 1935. ”Varutrafiken, som 1935 fördubblats sedan 1913, har 1954 minskats till mindre än hälften jämfört med den för 1913, och lastningen omfattar liksom 1935 huvudsakligen trävaror.”³⁶

1.6.3. Hjo

I Hjo sker en liknande berättelse som i de två andra städerna, staden hade innan 1800-talet mycket liten sjöfart. Trots att hamnen byggdes ut av hertig Johan, Johan III:s son, för att klara av allt större båtar och sjöfart. Detta sker på 1500- och 1600-talet där den huvudsakliga transportvaran var spannmål. Under 1700-talet ägnade sig staden framförallt åt fiske och handel. År 1790 hade staden en större båt och två stycken mindre. Det är först år 1853 som Hjo får en större och ordentligare hamn anpassad för sjöfarten som tilltagit på Vättern.³⁷

År 1875 har Hjo 6 stycken båtar knutna till hamnen, tre segelfartyg, en galeas och två slupar som år 1895 utökas med en ångbåt. Den sistnämnda användes framför allt för daglig trafik till Hästholmen med enbart stopp i vintertid. Över tid förändras båttyperna och antalet båtar i hamnen på samma sätt som varutransporterna. På 1870-talet var det lantbruksprodukter och tegel som till år 1913 blivit spannmålprodukter och trävaror. Detta övergår senare 1954 till att fortsätta med spannmålet med tillägget av gödningsämnen för jordbruket. 1935 är det en fördubbling av trafiken, jämfört med 1913, och 1954 är det en tillbakagång till ungefär samma som innan kriget.³⁸

³⁴ ”Gammalt svenskt volymmått och viktmått med värden, ca 2 448 kg.” Läst. *Nationalencyklopedin*. [\(https://www-ne-se.proxy.library.ju.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/l%C3%A4st-\(volym-och-viktm%C3%A5tt\)\)](https://www-ne-se.proxy.library.ju.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/l%C3%A4st-(volym-och-viktm%C3%A5tt)) (Hämtad 2018-12-30)

³⁵ Weiler, Gösta. *Gudmunds gilletts årsbok 1939-40*. s.79-80.

³⁶ Weiler, Gösta. *Gudmunds gilletts årsbok 1957-58*. s. 17-19..

³⁷ ³⁷ Malmquist, Yngve. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. s. 17.

³⁸ Weiler, Gösta. *Gudmunds gilletts årsbok 1957-58*. s. 31-32.

2. Undersökning/Resultat

I undersökning/resultat delen kommer materialet som varit relevant för att ge svar på frågorna presenteras. Till en början presenteras Jönköping stads hamn och hur den användes för att sedan gå in på jämförelsen med de andra städerna. Valet har gjorts på detta sätt för att Jönköping till stor del är huvudfokuset för uppsatsen och utgör därför en stor del av den.

2.1. Jönköping

Hamnen i Jönköping stod färdig år 1835 och till en början märktes kanske inte en stor förändring. År 1823 hade Jönköpings hamn haft ca 48 båtbesök av de tidigare nämnda råbockarna. Dessa båtar hade haft med sig fram för allt limsten, men också sill, salt och andra typer utav livsmedel. Från staden tog de med sig virke, malm, brännvin, sten, järn och tryckpapper. Fortsättningsvis ökade handeln och transportererna av varor via hamnen i en allt större takt. År 1836 hade det ökat till 139 stycken besök från diverse olika båtar.³⁹ Höjden av transporter skedde år 1896 då fick hamnen besök av 535 segelfartyg och 1084 ångbåtar. Hamnen från år 1871 hade 77 stycken inskrivna fartyg som tillhörde staden och som hade hamnen som hemort. Utöver båtarna fanns det också sex sjökaptener och 150 sjömän skrivna till hamnen.⁴⁰ Detta är något som bekräftas i de hamnjournaler som tidigare nämnts i uppsatsen. I ett exempel från 1837, åkte det i maj månad ett av flera fartyg lastat med lax och stora mängder kalk mot Stockholm. Under samma månad åtta år senare, 1845, åkte det fler fartyg med allt större laster och en större variation av varor. Exempel på dessa var bland annat spannmål, fisk, garn, tobak och kaffe. Kalktransporterna minskar något men övrig handel ökar.⁴¹ Enligt Westlund har Jönköpings hamn gjort som man ska göra för att öka sina möjligheter i transportsystemet. Redan tidigt har man etablerat sig på marknaden. Detta är en fördel då Jönköping med de större transportererna ökar kontakten i de större kommunikationsnäten och på så sätt frodas. Westlund nämner bland annat att det på ett lokalt plan är viktigt att tidigt etablera kontakt med de större transportnäten för att kunna lyckas på ett bra sätt och visa sin dominans.⁴²

³⁹ Malmquist. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. s. 19.

⁴⁰ Malmquist. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. s. 19.

⁴¹ Hamnjournaler. 1837 & 1845

⁴² Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling*. s. 4, 125.

Något som Jönköping gör i och med den nya hamnen som tidigt hakar på möjligheten att ta kontakt med nätet som Göta kanal för med sig.

Följande står i en av femårs-berättelserna, angående den ökade transporten på Vättern från och till Jönköping:

Sjötransporten, hufvudsakligen emellan Stockholm och Götheborg, bedrifves dels med seglande fartyg, de fleste tillhörande stadens handlande och affärsmän, hvilka antingen helt och hållet, eller såsom bolagsmän med derå antagne skeppare, äga åtta sådana, dels med ångfartyg, deraf två äldre och ett tredje af nyare tiders konstruktion, med propell, som började sina turer år 1846. Ångfartyg afgå således, så länge kanalfarten ej är hindrad, nu mera, till och från hufvudstaden, två gånger i veckan.⁴³

Hamnens betydelse skulle ge stor vikt åt industrierna och staden under de kommande åren och decennierna då den används flitigt och ökade handeln i Jönköping. Under åren 1821 och 1831 var tillverkningsvärdet i stadens fabriker lågt. Detta värde var 16 800 riksdaler under dessa år men kom med tiden att öka och tio år senare låg samma tillverkningsvärde på 48 900 riksdaler. Ytterligare stigning av värdet kan ses 1861 då det mäts till 880 000.⁴⁴ Denna ökning berodde till stor del på de nya industrier som etablerats i Jönköping med omnejd, exempel på dessa industrier var tändstickstillverkningen, vävnads- och färgeriindustrierna. Anledningen till dessa industriers placering var hamnen som gav snabb och effektiv tillgång till ett transportsystem som gjorde handel utanför och runtomkring Vättern möjlig. Något som Westlund också har pekat på, i sitt arbete lägger han fram att industrierna som finns i området och som kommer dit är en stor faktor i hur orten kopplar sig till de nya transporterna. Det är industrierna som oftast strävar efter att föra utveckling framåt och det gäller också transporterna, som ska vara ekonomiskt gynnande för orten. Det leder också till ökad produktion och på vissa ställen till massproduktion av saker som sedan kan skeppas vidare.⁴⁵

Följande skrivs om hamnens betydelse innan järnvägens byggande i Jönköpings historia:

⁴³ *Femårs-berättelser. 1843-1847.* s. 20.

⁴⁴ *Jönköpings historia. D.4.* s. 164-165.

⁴⁵ Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling.* s. 3-4, 125.

Innan den första av Jönköpings järnvägsförbindelser öppnades 1864, var det tydligt att sedan under 1832 kanallinjerna till Göteborg och Stockholm öppnat stadens sjöfart skulle gå till mötes en viss uppblomstring och givet var, att den exportindustri som börjat uppväxa särskilt skulle begagna sig därav.⁴⁶

De olika källorna visar på varierande sätt hur hamnens betydelse ökar i och med den ökade handeln mellan Jönköping och dess handelsorter. Ett exempel på detta är en tabell som återfinns i Mäster Gudmunds gilletts årsbok där följande tabell⁴⁷ kan återfinnas, som berättar om antalet ankomna och avgångna fartyg i Jönköpings hamn:

	<i>Ång- och motorfartyg</i>	<i>Inrikes fart Segelfartyg, motorseglare</i>	<i>In- och utrikes fart S:a fartyg</i>
<i>År 1875</i>	425	519	948
<i>År 1895</i>	2217	842	3089
<i>År 1913</i>	2056	976	3188
<i>År 1935</i>	1390	1114	2549
<i>År 1954</i>	1159 (Maskindrivna fartyg)		1210

I tabellen går det se ett mönster som återfinns i de andra källorna också. Nämligen att hamnens användande ökar under stor del av 1800-talet efter dess byggande, för att sedan börja minska igen in mot mitten av 1900-talet. I hamnjournalerna visas en liknande trend, där det år 1850 i augusti månad var cirka 77 stycken transporter. År 1860 hade det ökat till 212 transporter samma månad. Tio år senare bryts trenden något när det, fortfarande i augusti månad, bara kommer 77 stycken transporter för att sedan år 1880 ha ökat till ungefär 1016 stycken transporter. Varorna som transporterades visar på mycket liknande laster men i varierande mängd över åren, där mängden för varje transport blir större och större. Typiska varor kunde vara lax, choklad, kaffe, salt, tobak, tegel och garn. Över tid övergår varorna till att skrivas som fraktgods snarare än att vara mer specifika i vad som fraktas.⁴⁸

⁴⁶ *Jönköpings historia. D.4. s. 571*

⁴⁷ Weiler, Gösta. *Gudmunds gilletts årsbok 1957-58. s. 54.*

⁴⁸ Hamnjournaler. 1850, 1860, 1870 och 1880.

Något mer som också bör noteras gällande transporter i hamnjournalerna, dessa sker enbart under vissa månader. Oftast med start i maj för att sedan fortgå under alla månader fram till januari nästa år. Vissa år visar också på bortfall i vissa månader som november eller december men är i stora drag konstant.⁴⁹

Hamnens guldålder var året 1890 då den besöktes av 789 ångfartyg och 517 segelbåtar under hela året. Planerna var många och ett stort antal båtar av olika slag höll på att byggas och ett antal stod redan färdiga och var sjösatta. De fartyg som det året var registrerade vid hamnen var tre ångfartyg mellan Jönköping och Stockholm, Per Brahe, Primus och Visingsö. Fyra stycken gick mellan Jönköping och Göteborg dessa vid namn Ran, Småland, Bylgia och Vestergötland. Det var även ett ångfartyg som gick mellan Jönköping och Visingsö vid namn Vista. Man hade även tre övriga ångfartyg som inte hade specifika destinationer och elva stycken segelfartyg.⁵⁰ Med tiden började handeln och sjöfarten minska i Jönköpings hamn. Det blir färre och färre båtar som kommer och den ersätts av annan trafik som ansågs bättre. I sista kapitlet i Malmquists bok "Vart har alla skutor tagit vägen?" beskriver han just denna företeelse. Det var så sent som 1963 som ett av de sista rederierna runt Vättern sålde av sina båtar.⁵¹

En bidragande orsak var satsningen på vägnätet runtom Vättern på 60-talet tillsammans med det låga priset på drivmedel. Även tågtrafiken påverkades negativt av denna satsning på vägar, bilar och lastbilar som huvudsaklig transport. Många tågbanor lades ner och det gjorde att insjöhamnarna förlorade sina förbindelser med järnvägen, som då i sin tur leder till att sjötrafiken har svårt att nå ut med sina varor. Sjötransporterna är vid denna tidpunkt fortfarande billigare än landtransporterna men statsmakten väljer ändå att prioritera vägnätet som det huvudsakliga transportsystemet.⁵²

In på 1900-talet såg det fortfarande bra ut för sjötransporterna framför allt efter första världskrigets slut. Men med tiden började allt mindre fartyg resa utanför Vätterns hamnar och besöken till kuststäder samt utrikes orter minskar också vilket minskar användandet av hamnen ytterligare som stopp på resan. In på 1920- och 1930-talen försämras det ytterligare och många skeppare i Vättern säljer av sina vid denna tiden omoderna båtar. De som inte sålde sina båtar

⁴⁹ Hamnjournaler. 1840, 1850, 1860, 1870 och 1880.

⁵⁰ Rydén, Josef och Åberg, Göran (red.) *Historiska vandringar med Jönköpings-posten: Stad och bygd speglade i en landsortstidnings spalter*. Jönköping: Halls förlag. 1993. s. 75.

⁵¹ Malmquist, Yngve. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. s. 99.

⁵² Malmquist, Yngve. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. s. 99.

lät dem ligga i vila i väntan på bättre tider som aldrig kom och vid de laget hade båten farit illa av naturen och var därför inte duglig längre.⁵³

Under 30-talet finns fortfarande en del av båtarna kvar och det kommer ett och ett annat besök från andra hamnar, en del till och med utanför Vättern. När sedan andra världskriget drar igång går även sjöfarten i Vättern upp igen. Bränsletillgången är begränsad vilket gör att de tidigare seglarna på Vättern nu kommer till allt större användning. Dock varade detta inte länge eftersom kriget tog slut och då kunde enbart frakterna på Vättern inte ge betalningen som krävdes för att underhålla båtarna och behålla dem i bruk. Under 1950-talet har sjöfarten minskat avsevärt och går då att jämföras med antalet båtbesök igen. År 1954 var det 684 stycken men minskade sedan till sex stycken år 1969. En del båtar finns kvar men då oftast omgjorda från att vara segelfartyg till oljedrivna fartyg istället och det tillsammans med vägtransporterna gör att sjöfarten på Vättern och till Jönköping minskar för att till slut nästan helt försvinna.⁵⁴

Anledningen till att hamnens betydelse minskade är bland annat för att det inte längre var lika hållbart varken ekonomiskt eller tidsmässigt. Enligt Westlund brukar nya transportmedel anses vara billigare eller bättre än det gamla, vilket leder till att när nya transportmöjligheter finns tillgängliga, hoppar industrier på dem.⁵⁵ Det är bland annat detta som händer i Jönköping då järnvägen och vägnätet byggs ut. Dessa två transportsystem konkurrerar med båttrafiken som senare ansågs vara mindre effektiv och senare också dyrare i vissa tidsperioder.

2.2. Jämförelse

Vi ska nu jämföra Jönköpings hamn med två andra hamnar från tiden. Dessa hamnar låg i Hjo och Askersund och har valts på grund av läge. Dessa två hamnar ligger även de vid Vättern och är därför två insjöhamnar, som också påverkades av Göta kanal och byggandet av Jönköpings hamn. De har också valts på grund av deras placering i Vättern, Jönköping ligger i södra delen, Askersund i norra och Hjo ungefär på mitten. Placeringen gör att de har olika förutsättningar men som vi kommer se påverkas på ett liknande sätt. Nedan återfinns tre tabeller för de tre hamnarna som visar antalet ankomna båtar till hamnen under perioden 1875-1954. Jönköping visas överst, Askersund i mitten och Hjo sist.

⁵³ Malmquist, Yngve. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. s. 99.

⁵⁴ Malmquist, Yngve. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. s. 100-101.

⁵⁵ Westlund. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling*. s. 3-4, 125.

<i>Jönköping</i>	<i>Ång- och motorfartyg</i>	<i>Inrikes fart Segelfartyg, motorseglare</i>	<i>In- och utrikes fart S:a fartyg</i>
<i>År 1875</i>	425	519	948
<i>År 1895</i>	2217	842	3089
<i>År 1913</i>	2056	976	3188
<i>År 1935</i>	1390	1114	2549
<i>År 1954</i>	1159 (Maskindrivna fartyg)		1210

<i>Askersund</i>	<i>Ång- och motorfartyg</i>	<i>Inrikes fart Segelfartyg, motorseglare</i>	<i>In- och utrikes fart S:a fartyg</i>
<i>År 1875</i>	92	73	165
<i>År 1895</i>	240	136	376
<i>År 1913</i>	1152	92	1302
<i>År 1935</i>	1390	344	524
<i>År 1954</i>	58 (Maskindrivna fartyg)		58

<i>Hjo</i>	<i>Ång- och motorfartyg</i>	<i>Inrikes fart Segelfartyg, motorseglare</i>	<i>In- och utrikes fart S:a fartyg</i>
<i>År 1875</i>	132	278	410
<i>År 1895</i>	1184	240	1424
<i>År 1913</i>	998	122	1120
<i>År 1935</i>	1354	269	1625
<i>År 1954</i>	430 (Maskindrivna fartyg)		458

Som vi kan se i tabellerna så påverkas alla hamnar på ett liknande sätt. Till en början ökar fartygens ankomster i hamnarna vilket indikerar på en ökad användning av hamnarna. Men

under mitten av 1900-talet minskar antalet ankomster och hamnarnas användning minskar i takt med det. Båtbesöken i hamnarna minskar olika mycket men det beror på hur mycket de användes innan och var de är belägna samt storleken på hamnen. De mindre hamnarna, Hjo och Askersund, minskar i en viss grad. Men den större hamnen i Jönköping minskar i antalet transporter också allt eftersom andra transportsystem tar över. Gemensamt för alla tre hamnar är att de år 1954 har minskat i antalet ankomna båtar så mycket att det i vissa fall börjar likna siffrorna från år 1975 igen.

När vi nu kommer till fler jämförelser måste vi ta med metoden i beräkningen. För att göra jämförelsen ska uppsatsen utgå från tre olika kategorier. Dessa kategorier var, anledningen till byggandet av hamnarna, hur användningen har sett ut över tid både ökande och minskande och när förändringar skett samt den sista kategorin är anledningen till minskningen och eventuellt när den börjar synas.

När det kommer till varför hamnarna byggdes så har två av hamnarna bekräftad bakgrund i materialet, Hjo och Jönköping, medan Askersunds bakgrund är mindre omnämnd. Dessa städer hade sedan tidigare hamnar som inför 1800-talet gått ur bruk eller användes i mindre skala. Det blir sedan en ökning av användandet av hamnarna när Göta kanal byggs och ger Vättern tillgång till Östersjön. Vid detta laget kommer Askersund in mer i bilden och alla tre hamnarna ökar antalet transporter. Skillnaden mellan hamnarna var gällande byggandet av dem, då skiljer sig Askersund från de båda andra. Detta i form av att både Jönköping och Hjo renoverar eller bygger om sina hamnar för att anpassa den till den förväntades ökande trafiken, något som Askersund inte har gjort enligt källorna. Det skiljer sig också när detta sker mellan städerna, Hjo blir klar 1853 medan Jönköping är tidigare och är klar 1835. Det som kan antas kring detta är att Jönköping är den hamn som etablerar sig först. Som vi vet från Westlunds teorier är det de städerna som är först på marknaden som får störst chans till att etablera sig och skapa de större kontakterna. Det är förmodligen med Jönköpings framgång som de två andra städerna sedan också påverkas då handeln på Vättern ökar och det ger fler hamnar möjlighet att öka sin handel.

En annan anledning till att Askersund inte liknar de andra två är förmodligen på grund av stadens placering i Vättern. Askersund ligger mer åtskilt och är svårare att nå fram till, vilket i sin tur leder fram till att Askersunds båttrafik inte stiger lika mycket som de andra städerna. Åter igen svarar även Westlund på detta. Han skriver att placeringen i transportkedjan är otroligt

viktig för att en ort ska lyckas, samt kunna etablera sig tydligt på marknaden. Med Askersunds läge ligger den förhållandevis i mitten av kedjan. I och med att Vättern blev en punkt mellan Stockholm och Göteborg samt att även Jönköping skulle skicka sina transporter så kan det vara ett bra utgångsläge. Men på grund av Askersunds mindre hamn och svåråtkomligheten blir inte placeringen i transportkedjan bra. Då finns det bättre städer som förmodligen ansågs vara bättre att använda, tex. Jönköping och Hjo som vi ser har liknande utvecklingskurvor. De skiljer sig mest bara i storlek.

Den andra kategorin var hur hamnarna använts över tid, vilket innebär hur de har ökat i användandet i form av antalet transporter men också när det har minskat. Frågan utgick även ifrån när detta sker i hamnarna. Skiljer det sig eller har all liknande drag. När vi utgår från tabellerna ser vi vissa mönster, till en början stiger antalet transporter för alla tre hamnar. Det är inte något som är särskilt förvånande, även om tabellerna börjar senare än hamnarnas byggande eller introduktion till Göta kanal. Det går bara att anta att ökningen av antalet transporter har varit stadig från 1830-talets början och fram till 1875. Beroende på vilken typ av båtar vi tittar på i tabellerna ser resultatet lite olika ut men över lag sker en förändring 1913. Då går Hjos hamntrafik ner på alla tre båttyper medan Askersund enbart gör det på en. De andra två båttyperna i Askersund tillsammans med Jönköpings alla tre fortsätter att öka istället.

Anledningen till denna företeelse är svårt att klargöra. Det kan ha att göra med det närliggande första världskriget men om så vore fallet borde alla tre hamnar påverkas snarare än bara en. Varför Hjos hamn minskar i antalet båtankomster är en fråga som bör ställas, men svaret finns inte i källorna som använts i uppsatsen. Fortsättningsvis sker även avvikelse från ett mönster 1935 också. Då har Hjos hamn ökat igen och gått tillbaka till siffror innan kriget samt ökat på alla tre båttyper. Även Askersund gör en ökning gällande två av tre båttyper medan Jönköping gör tvärtom och sjunker i antal på två och ökar på en. När sedan 1954 gör intåg så är alla tre hamnarna lika igen då de alla sjunkit i antalet ankomster till hamnen. Askersund är den enda av dem som har sjunkit under 1875 års antal, 330 båtar, då hamnen år 1954 har 116 båtar. De andra två har också sjunkit men ännu inte nått samma minskning. De ligger istället på ett värde som har varit mellan år 1875 och 1895. Askersund har därför minskat i antalet båtar i något snabbare takt än de andra två hamnarna.

Anledningarna har tagits upp i uppsatsen tidigare och kan sammanfattas på följande sätt. Den största anledningen till att sjötransporten över lag i hela landet, inte bara Vätternhamnarna,

minskar är för den ökande järnväg- och biltrafiken. Många bolag samt regeringen vill satsa på de nya modernare sätten att transportera saker. De har också en stor fördel över sjötransporten vilket är att de är billigare och mer tillgängliga. Sjötransporterna är bundna till vattnet vilket är en av dess nackdelar. Detta tillsammans med att de nyare och moderna transportmedlen är snabbare, gör det att sjötransporten till en början minskar. För att sedan nästan stå helt oanvänd, framför allt när det gäller insjöhamnarna. Kuststäderna fortsätter att frodas och ligga stadigt men med de nya transportsystemen så är sjösystemet inte tillräckligt för att kunna tävla.

3. Avslutande diskussion

I den avslutande diskussionen kommer uppsatsen att svara på de frågeställningar som använts i uppsatsen samt föra en vidare diskussion kring resultatet. De frågeställningar som fanns var följande:

- Varför blev hamnen i Jönköping byggd?
- Hur har hamnens betydelse förändrats över tid?
- Vad finns det för likheter/skillnader mellan Jönköpings hamn och hamnarna i Hjo och Askersund?

Till att börja med, varför blev hamnen byggd? Det finns ett antal olika anledningar till det. Den första förmodligen största är att bergslagen, Taberg och Lerbäck, i Jönköping önskade tidigt att bygga ut hamnen. Den exciterade men var för grund för att kunna användas. När sedan planerna för Göta kanal kom upp ansågs en hamn i Jönköping vara nödvändig och man började att bygga den.

Hamnen ansågs också vara en stor möjlighet för orten att utvecklas och etablera sig på marknaden som innan varit begränsad. Detta eftersom att transportmöjligheterna innan järnvägens intåg i Sverige var mycket begränsande. Därför skulle det också vara en stor möjlighet för staden att få kontakt med de större städerna Stockholm och Göteborg. Detta skulle öka handeln och möjligheterna för andra industrier och företag att kunna etablera sig i staden.

Den andra frågan avser hamnens betydelse över tid och denna fråga kan besvaras på olika sätt. I denna uppsats har det gjorts genom antalet ankomna båtar under den aktuella tidsperioden, för att kunna se hur mycket och när hamnen har använts. Det resultat som kommer fram är att hamnen till en början går mycket bra och antalet båtar stiger från år till år. Det hade kunnat fortsätta men istället för att öka avstannar transporterna för att till slut nästan försvinna helt.

Anledningen till detta är att andra transporter föredras och sjöfarten anses vara omodern, dyr och inte särskilt effektiv. Detta i förhållande till de nya transporterna som kommer med järnvägen och sedan utbyggandet av vägarna. Det är till en början bra för tågen och båtarna samarbetar för att få fram transporterna. Men när bilarna och lastbilarna tar över med ett större vägnät ersätts båtarna och även tågen minskar i sin användning i modern tid.

Sista frågan avser jämförelsen mellan hamnarna i Vättern som påverkas på olika sätt. Hamnarna är Jönköping, Hjo och Askersund. I jämförelsen är det inte helt tydligt eftersom det inte finns några direkta mönster eller tydliga linjer. Men några saker har hamnarna gemensamt, bland annat är det att de alla tre ökar i sitt användande på 1800-talet. Sedan under mitten på 1900-talet minskar alla hamnarnas båttrafik också. Det som skiljer dem ytterligare är att Askersund skiljer sig från Hjo och Jönköping. Detta kana bero på ortens placering i systemet men också att hamnen är av det mindre slaget vilket kan vara orsak till det mindre antalet transporter. Dessa orsaker leder till att behovet av en större hamn saknas. Ytterligare saker som de har gemensamt är att Jönköping och Hjo bygger nya hamnar. Båda i syfte att kunna öka sina möjligheter att kunna ta hand om den ökande handeln på Vättern.

Avslutningsvis kan det konstateras att hamnen för alla tre städerna har varit av betydelse och utan dessa hamnar hade förmodligen inte städerna sett ut och varit som de är idag. Det är viktigt att påpeka vikten av de olika transportsystemen. I denna uppsats har ett av dem undersökts under en viss tidsperiod. En tidsperiod då förändringarna var stora i hur man skulle transportera saker. Ett sätt att undersöka detta vidare vore att kunna jämföra med andra tidsperioder, när liknande förändringar har skett. Ytterligare ett område är att bygga vidare på denna uppsats och svara på de frågor som den inte kunnat ge var på.

Källförteckning

Litteratur

Denk, Thomas. *Komparativ metod – förståelse genom jämförelse*. Lund: Studentlitteratur. 2005. E-bok.

Westlund, Hans. *Kommunikationer, tillgänglighet, omvandling – En studie av samspelet mellan kommunikationsnät och näringsstruktur i Sveriges mellanstora städer 1850-1970*. KTH: Stockholm. 1992

Källor

Hamnjournaler. År 1837, 1840, 1845, 1850, 1860, 1870 och 1880. Jönköpings arkiv.

Jönköpings historia. Fjärde delen. Richards aktiebolags förlag och tryckeri: Jönköping. 1921.

Karlson, Bo E. *Bebyggelse i Jönköping 1612-1870: offentliga institutionen*. Jönköpings läns museum: Jönköping. 1996.

Malmquist, Yngve. *De seglade på Vättern – Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. Uddevalla: Bohuslänningens Boktryckeri AB. 1986

Rydén, Josef och Åberg, Göran (red.) *Historiska vandringar med Jönköpings-posten: Stad och bygd speglade i en landsortstidnings spalter*. Jönköping: Halls förlag. 1993

Weiler, Gösta, Linqvist, Lars-Eric & Leifland, Sigfrid (red.) *Gudmundsgilletts årsbok 1939-1940*. Jönköpings hembygdsförening: Jönköping. 1939-1940.

Weiler, Gösta, Linqvist, Lars-Eric & Leifland, Sigfrid (red.) *Gudmundsgilletts årsbok 1957-1958*. Jönköpings hembygdsförening: Jönköping. 1957-1958.

Hemsidor och elektroniska skrifter

Ljungdal, Johanna, och. Olsson, Linda. *Vatten vs Stad: en referensstudie av sju vattenfrontprojekt i nordn, - ett bebyggelseförslag till Masthuggskajen, Göteborg, - ett bebyggelseförslag till Norra Munksjön, Jönköping*. Tekniska högskolan: Blekinge. 2003. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:831078/FULLTEXT34.pdf> (Hämtad 2019-03-06)

Olsson, Anna. *Lidköpings park- och vattenstråk*. Tekniska Högskolan: Blekinge. 2011. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:831105/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2019-03-06)