Länsstyrelsen
i Jönköpings län

Meddelande nr 2016:30

Minnen vid vatten

Inventeringar av kulturmiljöer längs vattendrag inom projekt Kultur Aqua år 2016 - Nissan

Minnen vid vatten

Inventeringar av kulturmiljöer längs vattendrag inom projekt Kultur Aqua år 2016 - Nissan

Meddelande nr 2016:30

Omslag	Hoppebo kvarn på Nissans östra strand (innan fördämningen revs ut år 2006). Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.
Meddelande	nummer 2016:30
Referens	[Mattias Sörensen, Kulturmiljöenheten, Miljö och samhällsbyggnadsavdelningen, September
Kontaktperson	[Linnea Kallerskog Jönköpings läns museum 036-301800] linnea.kallerskog@jkpglm.se. Anders Kraft, Direkttelefon [010-236295], anders.kraft@lansstyrelsen.se. Mikael Karlsson 010-2236294, mikael.f.karlsson@lansstyrelsen.se. Länsstyrelsen i Jönköpings län.
Webbplats	www.lansstyrelsen.se/jonkoping
Fotografier	Linnéa Kallerskog där ej annat anges
Kartmaterial	Medgivandetexter hittar du på INSIDAN
ISSN	1101-9425
ISRN	LSTY-F-M—2016/30--SE
Upplaga	50
Tryckt på	Tryckt på Länsstyrelsen, Jönköping 2016
Miljö och återvinning	Rapporten är tryckt på miljömärkt papper. Eventuellt omslaget består av PET-plast, kartong, bomullsväv och miljömärkt lim. Vid återvinning tas omslaget bort och sorteras som brännbart avfall, rapportsidorna sorteras som papper.
Kulturmiljöer vid vatten	Projektet har medfinansierats av Havs och vattenmyndigheten genom anslag 1:12 Åtgärder för havs-och vattenmiljö.

miljödiplomerad av Jönköpings Kommun

© Länsstyrelsen i Jönköpings län 2016

Förord

Föreliggande rubricerad rapport tar vid efter följande rapportering från Minnen vid vattnet – inventeringar av kulturmiljöer längs vattendrag inom projekt Kultur Aqua;
Åran och **Solgenåarna** från år 2011, **Bruzaån, Gnyltån** och **Sällevadsån, Tabergsån, Kallebäcken** och **Kåperydsån** samt **Huskvarnaån** och **tolv Vätterbäckar** i Habo och Jönköpings kommun från år 2013.
Inventering av **Röttleån** år 2014 samt **Hjorsetån, Hylletoftaån, Vämmesån** och **Tidan** år 2015. **Toftaån, Farstorpaån, Skärvetaån** och **Gårdvedaån** år 2016.

Inventerade vattendrag som kommer att publiceras i rapportserien är **Storån, Västerån** och **Älgabäcken** samt **Silverån** och **Lagan** i Jönköpings län.

Rapporten ingår i en löpande rapportserie benämnd **Minnen vid vatten** med en underrubrik som anger vilka vatten som inventeringen avser. Föreliggande rapport redovisar kulturmiljöer utmed **Nissan** i Jönköpings län. Inom länet rinner ån genom Jönköping, Gnosjö och Gislaved kommuner där den passerar länsgränsen mot Halland.

Projekt Kultur Aqua startade år 2004 som ett samarbete mellan Länsstyrelsen i Jönköpings län, arbetsförmedlingen och Jönköpings läns museum inom projektet skog och historia.

Inventering av västra Vätterbäckarna, Tabergsån, Huskvarnaån och Nissans övre lopp ägde rum åren 2004-2006. En rapport togs fram år 2009 för att tillämpa ett system för kulturvärdesbedömning på de inventerade vattendragen. (Länsstyrelsen Jönköpings län meddelande nr 2009: 46).

Syftet var att identifiera och presentera ett vattendrag utifrån flera olika variabler där hänsyn togs till fornlämningar, bebyggelselämningar, industrimiljöer och andra faktorer som kunde bidra till en **helhetsvärdering av de vattennära kulturlämningarna.**

Stora delar av det förberedande arbetet innan själva fältinventeringen har inneburit intensiva kartstudier av historiska kartor från mitten av 1600-talet och framåt.
De historiska kartorna har varit den primära källan för inhämtning av ny kunskap av bortglömda lämningar. Denna forskning har även gett ett intressant tidsdjup åt föränderliga processer vid vattnet, där de historiska kartorna utgjort en värdefull information att gå ut med i handen för att leta upp och synliggöra kulturhistoriska miljöer och lämningar.

En ovärderlig källa i arbetet har varit kontaktytan med privatpersoner, hembygdsförening samt museer, vilka har bidragit med uppgifter som inte framgått av äldre skifteskartor eller det digitala fornlämningsregistret.

Genomförda inventeringar påvisar att många miljöer, inte varit registrerade sedan tidigare. Även inom kända bruks- och kulturmiljöer har det visat sig att antalet lämningar ökat markant jämfört med tidigare kunskapsläge.

Under inventeringsprojektets framskridande har många av de små bäckarna och biflödena, ibland namnlösa vattendrag, visat sig hysa många vattenrelaterade fornlämningar.

I dessa områden kan det bli aktuellt att revidera kulturmiljöbeskrivningar i takt med ny kunskap samt att justera begränsningarna för områdena.

Minnen vid vattnet kan laddas ned från Länsstyrelsen via Jönköpings webbplats: http://www.lansstyrelsen.se/jonkoping/Sv/publikationer/rapporter/2016

Föregående års inventeringar har som tidigare visat på att riktade inventeringar är nödvändiga för att ta fram fullgoda kulturmiljöunderlag i länets utpekade vattendrag för biotopvårdande åtgärder och återställning av vandringshinder för fisk.

I dagsläget är knappt 40 % av länets vattendrag inventerade vilket visar behovet av en fortsatt inventering under de kommande åren. Först när 100 % av de biotopkarterade vattendragen är kulturmiljöinventerade, har Jönköpings län uppfyllt sin del av miljömålet **levande sjöar och vattendrag**.

Vi befinner oss i en omvälvande period på grund av en ändring i Kulturmiljölagen och begreppet fornlämning. I och med lagförändringen (fr. o. m 1 januari 2014), med ett ålders-rekvisit satt till år **1850**, är de flesta äldre kvarnmiljöerna **fornlämningar** och därmed lagskyddade.

Den största utmaningen blir att sprida informationen av den nya lagändringen i alla led, inte minst till de som arbetar med projektering, planering, tillsyn och utförande av biotop-återställande åtgärder i våra vattendrag som hyser många värden.

Målet med Kultur Aqua och den fortsatta redovisningen av inventeringsarbetet för åren 2014-2016, är att öka kunskapsutbytet mellan olika verksamhetsområden och att minimera risken för konflikter mellan natur- och kulturvärden till följd av bristande kunskap.

Mattias Sörensen
Enhetschef

Linnea Kallerskog
1:e antikvarie

Innehållsförteckning

Förord **5**
Innehållsförteckning **7**
Sammanfattning **9**
Projekt Kultur Aqua – Nissan – delen Jönköpings län **11**
Bakgrund 11
Syfte och målsättning 11
Arbetsbeskrivning 11
Förarbete 12
Fältinventering 12
Modell för kulturvärdesbedömning 13
Arbetsformer 17
Analys och karaktärisering **18**
Nissan **19**
Forntida spår 24
Fisket 29
Översvämningar 31
Flottning i Nissan **34**
Nissan i kronans tjänst – utredningar om Nissans framkomlighet gällande transport och timmerflottning 34
"En skogsfördärvlig farsot" 43
Flottningsanvisningar 47
För rikets bästa – gyllenstiernas förslag på Ett utvidgat tillvaratagande av rikets skogstillgångar 47
Allmän organisation och regelverk kring timmerflottning 48
Flottning på Nissan under 1800- och 1900 talen 49
Flottningen upphör 55
Flottningslämningar 56
Kvarnar och sågar **57**
Kvarnar och sågverk 58
Hoppebo kvarn 58
Ågårdsfors kvarn 59
Bölaryds kvarn och såg 60
Jära vattensåg 62
Spaafors sågverk 64
Järnbruk och industrier längs Nissan **66**
Unnaryds masugn 66
Spaafors järnbruk 67
Spaafors Aktiebolag 68
Nissafors järnbruk 68
Nissafors träsliperi 71
Gislaved och Gyllenfors – från skvaltkvarn till storindustri. 72
Läderindustri 72
Gislaveds färgeri 72
Gyllenfors Järnbruk 73
Gyllenfors Glasbruk 75
Svenska Gummifabriks AB 75
Svenska Remfabriks AB 76

Småindustrier – Kappeled och Villstad. 77
Skeppshults Bruk AB 78
Nissastigen 80
Broar 81
Nissan som hälsobringare – Villstad Brunns- och Badanstalt 85
Tillgänglighet 88
I konstnären John Bauers fotspår 91
Utvärdering enligt system Kultur Aqua 92
Kulturhistoriska objekt och miljöer utmed inventerad sträcka av Nissan 92
Översiktskartor. Utvärderat objekt/område 105
Inventerade och kartlagda objekt längs Nissan i Jönköpings län 107
Sammanställning över inventerade och kartlagda objekt. 241
Kartor över registrerade objekt. 247
Referenser 266
TIDNINGAR 267
Otryckta källor 267
Arkiv/Bilder 267
Kartor och uppmätningsritningar 268
Jernkontorets arkiv, stockholm. 268
Krigsarkivet, stockholm. 268
Arkivhandlingar 268
Fotografier 268
Online referenser 269
Lantmäteriets digitala kartarkiv 269
Lantmäterimyndigheternas arkiv 269
Lantmäteristyrelsens arkiv 270
Rikets allmänna kartverks arkiv 270

Sammanfattning

Inventering av kulturhistoriska vattenanknutna lämningar, byggnader och industrimiljöer har längs en omkring 11 mil lång sträcka av Nissan i Jönköpings län, partiellt utförts under åren 2006, 2012, 2013. Syftet har varit att synliggöra vattendragets kulturhistoriska lämningar och miljöer inför vattenvårdsåtgärder.
Rapporten redovisar lämningar, urval av broar, befintliga enskilda byggnader och miljöer med anknytning till Nissan och dess vattenkraft.

Rapporten är uppdelad i fyra huvudkapitel:
Presentation av projektet; **kulturhistoriska beskrivningar; utvärdering av 25 Kultur Aqua objekt/miljöer samt förteckning och kartor över 179 inventerade kartlagda objekt/miljöer.**

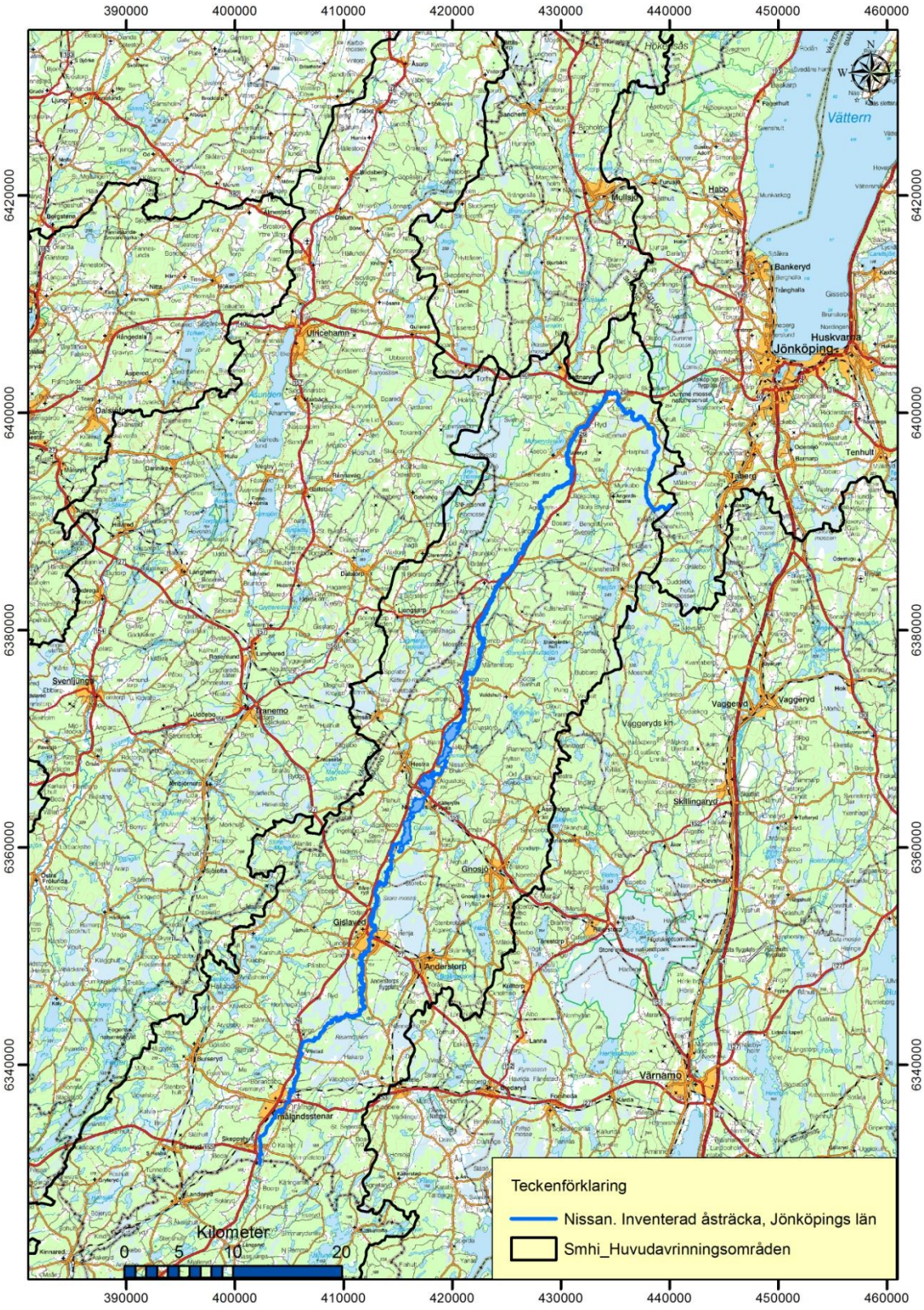
Inventeringen utfördes i dess inledande skede som en ren fornminnesinventering, men har kommit att utökats till att innefatta presentationer av befintliga industribyggnader, industrimiljöer, vattenkraftstationer samt broar med olika kulturhistoriska attribut.

Därtill har i efterhand, utöver fornminnesinventering, tillkommit ett inventeringsunderlag med bedömningsunderlag som tillförts rapporten med 25 urval av inventerade objekt (se kapitlet Utvärdering).

Fornminnesinventeringen redovisas i enlighet med Riksantikvarieämbetets Fornminnesregister Fornsök med tillförda nya RAÄ nummer.

Nissan inom Jönköpings län karaktäriseras som ett komplext vattendrag med olika karaktärer under skilda epoker innefattande ett vattendrag med enstaka vattenanknutna lämningar och miljöer samt vattendrag med komplex struktur av lämningar och miljöer med omlandssammanhang.

Inventerad åsträcka av Nissan från dess upprinning till länsgränsen föreslås till att klassificeras som **kulturhistoriskt värdefull åsträcka** vilket motiveras av att ån har komplexa kulturhistoriska sammanhang och därför bör ses som en helhet.



Figur 1. Översikt Nissan i Jönköpings län. Inventerad åsträcka. Skala 1:50 000.

Projekt Kultur Aqua – Nissan – delen Jönköpings län

Bakgrund

Projektet Kultur Aqua är ett inventeringsprojekt knutet till länsstyrelsens arbete med miljökvalitetsmålet ”Levande sjöar och vattendrag”. I enlighet med uppställda nationella mål enligt riksdagsbeslut ska fiskevårdsbiologiska åtgärder utföras som möjliggör att fisken ska kunna vandra fritt uppströms i vattendragen till sina ursprungliga reproduktionsområden, vilka kan ha blivit avskurna av olika hinder, som till exempel vattenanknutna kulturlämningar som kvarnar, sågar, dammvallar, kraftstationer, flottningslämningar. De nationella miljökvalitetsmålen anger vidare att anläggningar med stort kulturhistoriskt värde som använder vattnet som resurs ska fortsatt kunna brukas och sjöars, stränders och vattendrags stora värden för natur- och kulturupplevelser samt bad och friluftsliv ska värnas.

Projektet Kultur Aqua har genomförts i olika samarbetsformer under åren mellan länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsarbetsnämnden och Jönköpings läns museum.

Syfte och målsättning

Projektets syfte är att identifiera och dokumentera kulturlämningar i och i omedelbar anslutning till vattendrag som kan påverkas av fiskevårdsbiologiska åtgärder. Vidare syftar projektet till att bygga upp ett bredare kunskapsunderlag för vattendragsanknutna kulturhistoriska lämningar och miljöer inom utvalda vattendrag i Jönköpings län. Ett tredje syfte är att skapa ett dokument som tydliggör mångfald, kvantitet och kvalitet av dels de vattendragsanknutna kulturlämningarna men också givetvis av det inventerade vattendraget som helhet.

Målsättningen är att inventera, dokumentera och värdera vattendragets kulturhistoriska objekt/miljöer. Resultaten ska utgöra handläggarstöd för kulturmiljövården samt utgöra hjälpmedel för tydliga former i samverkan mellan kulturmiljövård och naturfrågor.

Arbetsbeskrivning

Kultur Aqua startade våren 2004 på initiativ och uppdrag av Kulturmiljöenheten vid länsstyrelsen i Jönköpings län. Projektet är ett samarbete mellan Länsstyrelsens Kulturmiljöenhet vid Samhällsbyggnadsavdelningen och Fiske, Naturavdelningen samt Jönköpings läns museum. Inventeringen av kulturplatser längs Nissan i Jönköpings län utfördes periodvis 2006, 2012, 2013 på uppdrag av enheten Kulturmiljö vid Miljö- och samhällsbyggnadsavdelningen, länsstyrelsen i Jönköpings län.

Projekt Kultur Aqua bedrevs 2004–2006 som ett arbetsmarknadsprojekt på initiativ av Kulturmiljöenheten vid länsstyrelsen i Jönköpings län i samarbete med Arbetsförmedlingen, länsstyrelsens Naturenhet och Jönköpings läns museum.

En inventerare anställdes vid länsstyrelsens Kulturmiljöenhet och tjänsten finansierades med arbetsmarknadsmedel. Tjänsten innehades av Leif Henriksson, vars arbete då framförallt utgjorde arkivgenomgång i förarbetet samt fältinventering.

Förarbete

Äldre kartmaterial har utgjort ett viktigt källmaterial i det förberedande arbetet vad gäller kartläggningen av förekomst av vattenkraftsanknutna verksamheter längs Nissan. Kartinventering har i ett senare skede utförts av författaren genom Lantmäteriets digitala kartarkiv. Vidare har handlingar från Krigsarkivet i Stockholm, Riksantikvarieämbetets (RAÄ) fornminnesregister (FMIS/Fornsök), handlingar i länsmuseets och länsstyrelsens arkiv, bibliotek, hembygdslitteratur, lokala museers och hembygdsföreningarnas arkiv och inventeringar, kulturhistoriska inventeringar samt annat relevant referensmaterial genomgåtts.

Fältinventering

Fältinventeringen utfördes som en traditionell fornminnesinventering vilken i första hand var inriktad på de lämningar som haft eller har omedelbar anknytning till vattendraget. Andra lämningar som inte har direkt vattenanknytning som till exempel kvarnstigar har inte konsekvent dokumenterats på grund av tidsbrist.

Fältinventeringen har i huvudsak inriktats på de objekt som framkommit vid förarbetet. I enstaka fall har utvidgade fältrekognoseringar utförts där till exempel topografiska kriterier i ett vattendrag har antytt lämpliga lägen för vattenanknutna lämningar. Relevanta kulturlämningar och kulturmiljöer har registrerats i FMIS/Fornsök (RAÄ nummer) och klassificerats i enlighet med Riksantikvarieämbetets kvalitetskrav. Ett drygt 20-tal upplags- och iläggningsplatser för flottgods finns inventerade och kartlagda i denna rapport. Dessa platser har dock ej registrerats i Fornsök.

Antikvarisk bedömning kan vara inaktuell på grund av den nya Kulturmiljölagen som trädde i kraft 1 januari 2014. Dokumentation och registrering har utförts av antikvarie, av Riksantikvarieämbetet godkänd granskare och godkänd registrerare.

Objekten har registrerats med GPS och manuellt, den sistnämnda metoden under fältinventeringsarbetets senare skede. En skriftlig dokumentation av platsen har utförts enligt Riksantikvarieämbetets normer med beskrivning och bedömning av fornminnets karaktär och status. Ingen byggnadsinventering eller fördjupad beskrivning av befintlig bebyggelse har utförts. Digitala bilder har tagits på flertalet av de besökta platserna.

Föreliggande inventerade objekt med RAÄ nummer hänvisar till Riksantikvarieämbetets fornminnesregister Fornsök som redovisar mer detaljerade beskrivningar av fornlämnings-objekten. Registret uppdateras och förnyas kontinuerligt och är således ett självklart instrument att använda inför alla typer av mark- och vattenåtgärder.

Fältarbetet tog inledningsvis sin utgångspunkt som en fornminnesinventering med särskild inriktning på vattendraget. Inventering, dokumentation och sammanställning har dock underhand, enligt önskemål, fått ett bredare anslag där även industribyggnader och kulturmiljöer och andra enskilda objekt knutna till vattenkraft och vattenmiljö beaktats.

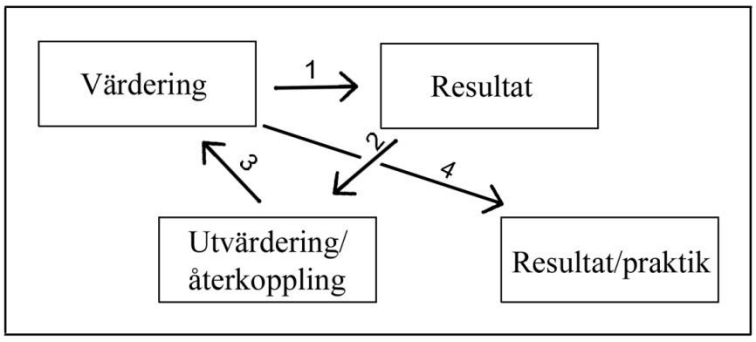
Därtill har också bedömning av kulturhistoriska objekt och miljöer enligt Kultur Aqua Kulturvärdesbedömning tillförts i efterhand.

Kultur Aqua-inventeringen har innefattat Nissans sträcka från dess upprinning i Hestramossen i Månsarps socken, Jönköpings kommun till länsgränsen mot Hallands län. Den inventerade åsträckan är ungefär elva mil lång.

Nissan har av Riksantikvarieämbetet förklarats som nationellt kulturvattendrag.[1] Denna rapport får ses som ett kompletterande kunskapsdokument med i viss mån fördjupad och mer detaljerad redovisning av kulturhistoriska lämningar och miljöer och andra objekt av historiskt intresse utmed ån Nissan i Jönköpings län.

Modell för kulturvärdesbedömning

Vid bedömning av vattendragets kulturhistoriska karaktär har den värderingsmodell prövats som finns presenterad i rapport ”Kultur Aqua System för kulturvärdesbedömning av sjöar och vattendrag”.[2] För kommentarer och problematisering kring användandet av modellen hänvisas till rapporten.



Modell över arbetsgången vid användandet av Värderingsmodell.[3]

[1] SOU 1995:155 Vattendragsutredning (VDU) RAÄ Naturresurslagen (NRL).
[2] Länsstyrelserna i Jönköping och Västerbotten, Rapport tryckt av länsstyrelsen i Jönköpings län, Meddelande Nr 2009:46, s. 35 ff.
[3] Länsstyrelserna i Jönköping och Västerbotten, Rapport tryckt av länsstyrelsen i Jönköpings län, Meddelande Nr 2009:46, s. 31.

Värderingsmodell

Värderingstyp	Värdering		
	Högt	**Medel**	**Lågt**
Dokumentvärde	8	4	2
Kvalitet	4	2	1
Sällsynthet	5	3	-
Representativitet	3	1	-
Pedagogiskt värde/miljö	4	2	1
Tillgänglighet	3	2	1
Upplevelsevärde	4	3	1
Speciella förhållanden			

Modellen har i viss modifierad form prövats i efterhand mot det inventerade materialet på utvalda objekt och miljöer med olika kulturhistoriska fysiska uttryck och tidsdjup som utpekar vattendragets karaktärsdrag. Givetvis kan fler objekt inom föreliggande rapport prövas utifrån värderingsmodellen och användas som ett framtida fördjupat instrument vid kulturhistoriska förstudier, MKB-utredning inte minst i kombination med Kulturmiljölagens bestämmelser i samband med ärenden som till exempel berör biologiska återställningsarbeten i kulturhistoriska miljöer.

Värderingsmodellens kriterier har i föreliggande rapport sammanfattats. Dessa kan i utförlig form läsas i länsstyrelsernas rapport **Kultur Aqua System för kulturvärdesbedömning av sjöar och vattendrag.**[4]

Poängbedömningen följer rapportens poängsystem.

Dokumentvärde avser det historiska värdet hos en anläggning, faktiska dokumentbara faktorer som: byggnadshistoriskt, byggnadstekniskt, arkitekturhistoriskt, samhällshistoriskt, socialhistoriskt, personhistoriskt, teknikhistoriskt värde.
8 p – högt dokumentvärde, 4 p – medelhögt, 2 – lågt dokumentvärde

Kvalitet avser hantverk och noggrannhet i anläggningens utförande samt hänsyn till framtida bevarande.
Bevarandevärde 4 p – hög kvalitet, 2 p – delvis hög kvalitet, 1 p – ringa kvalitet.

Sällsynthet har främst beaktats i denna rapport i förhållande till aktuellt vattendrag.
5 p – sällsynt, 3 p – relativt sällsynta.

Representativitet har främst beaktats i denna rapport i förhållande till aktuellt vattendrag.
3 p – representativa, 1 p – mindre representativ.

Pedagogiskt värde relateras till bevarandegrad och sammanhang.
4 p – högst värde, 2 p – visst miljöskapande värde, 1 p ringa värde.

[4] Länsstyrelserna i Jönköping och Västerbotten, Rapport tryckt av länsstyrelsen i Jönköpings län, Meddelande Nr 2009:46.

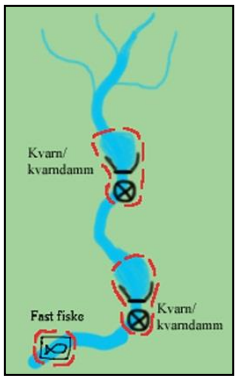
Tillgänglighet, möjligt att utveckla för kulturturism.
3 p – mycket tillgänglig, 2 – måttligt tillgänglig, 1 – mindre tillgänglig.

Upplevelsevärde relateras till hur upplevelsevärdet av ett objekt kan uppfattas av betraktaren. Kriterier är miljöskapande värde, kontinuitetsvärde, identitetsvärde, traditionsvärde.
4 p – högst värde, 3 p – måttligt värde, 1 p – lågt värde.

Som bedömningsgrund för karaktärisering av typvattendrag har modellen för karaktärsvattendrag i rapporten ”Kultur Aqua System för kulturvärdesbedömning av sjöar och vattendrag” använts.[5] Den presenterar fem olika karaktärsvattendrag utifrån ett vattendrags olika naturgeografiska förutsättningar och utnyttjandet av dess vattenkraft. Dessa typvattendrag är:

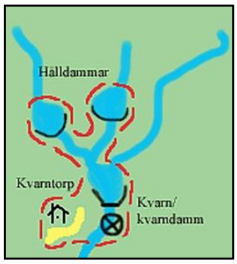
1. **Orörda vattendrag**. Inom dessa vattendrag är den mänskliga påverkan minimal och få eller inga spår av mänsklig aktivitet finns (ej återgiven som figur bland nedan presenterade).
2. **Vattendrag med ensamliggande lämningar** (och miljöer (tillägg förf.)). Vattendraget innehåller spår av mänsklig verksamhet men de enskilda lämningarna har ingen gemensam koppling utöver att de använder samma vatten. Lämningarna kan vara från olika tider eller geografiskt åtskilda.
3. **Vattendrag med system av lämningar**. Hela eller stora delar av vattendraget innehåller lämningar som bildar ett system som har haft ett syfte, till exempel flottningslämningar.
4. **Vattendrag med komplexa lämningar**. Det kan vara att ett vattendrag innehåller ett stort antal lämningar med olika funktion som ändå hänger samman och bildar ett system.
5. **Vattendrag i en större helhet**. De allra flesta vattenanknutna aktiviteter har interagerat med ett omland, men i vissa fall blir kopplingen mellan vattendraget och omlandet ännu tydligare.

[5] Länsstyrelserna i Jönköping och Västerbotten, Rapport tryckt av länsstyrelsen i Jönköpings län, Meddelande Nr 2009:46.



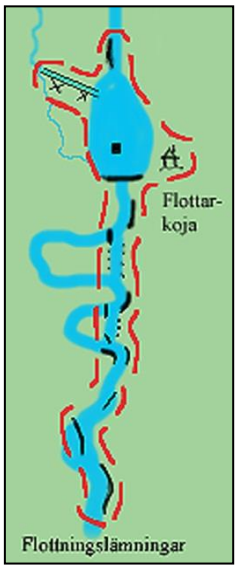
Figur 2.

1: Typvattendrag med enstaka vattenanknutna lämningar.



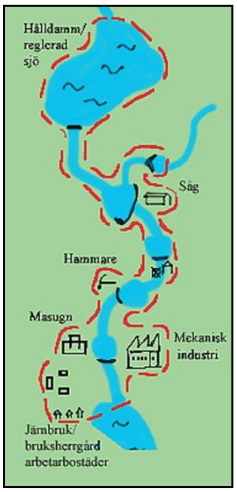
Figur 3.

2: Typvattendrag med enstaka vattenanknutna miljöer.



Figur 4.

3: Typvattendrag där lämningar bildar ett system.



Figur 5.

4: Typvattendrag med komplex struktur av lämningar. De enskilda lämningarna kan vara av olika karaktär men deras belägenhet gör att de bildar ett system.

Figur 6

5: Typvattendrag med komplex struktur av lämningar där en tydlig koppling till ett större omland finns.

Modell efter Länsstyrelsen i Jönköpings län, 2009:46, s. 32 ff.

I rapporten redovisas tidigare utvärderad kulturhistorisk bebyggelse/industrihistoriska objekt, riksintressen, industrihistoriska objekt eller miljöer (Länsstyrelsen 1989 Klass 1–3) och andra inventeringar, sammanställningar samt tidigare registrerade fornlämningar (RAÄ nr) med antikvarisk bedömning. Inga nya ytterligare graderingar av inventerade objekt har gjorts inom ramen för Kultur Aqua-inventeringen i denna rapport. Däremot har vissa objekt/miljöer prioriterats som värdefulla kulturhistoriska objekt/miljöer oavsett om det rör sig om lämningar eller som kvarstående byggnader m.m.

Värderingskriterier Länsstyrelsen 1998, **Industrimiljöer: Klass 1**: Kulturhistoriskt intressant industrimiljö**. Klass 2**: Industrimiljö representativ för en branschs kontinuitet. **Klass 3:** Förändrad miljö. Förfallen eller ruin.

Arbetsformer

Tidiga samråd mellan olika intressenter som Kultur – Natur. Viktigt att kulturmiljön kommer in i tidigt stadium vid t.ex. biologiska återställningsarbeten. Kulturfrågor ska vara en naturlig del i fiskevårdsrestaureringarna. Viktigt med inarbetade rutiner. Antikvarisk expertis tar fram kulturhistoriska underlag och upprättar kulturhistoriska analyser inför exploateringsinsatser av olika slag som visar vad planerade fiskevårdsåtgärder kan medföra för vattendragets kulturmiljö – enligt Kulturminneslagen (KML): Arkeologisk utredning; Arkeologisk Förundersökning. Kulturhistorisk Förstudie; Miljökonsekvensbeskrivning. För fördjupning och förtydligande av KML och fornlämningsbegreppet i Kultur Aqua- inventering, hänvisas till Anders Krafts rapport, **Minnen vid vattnet - Årån och Solgenåarna** (2011:26).[6]

Riksantikvarieämbetets fornminnesskikt (FMIS) är ett självklart verktyg i den samhällsplanering som berör vattendragen.

[6] Länsstyrelsen i Jönköpings län, 2011:26.

Analys och karaktärisering

Nissan är ett komplext vattendrag med olika karaktär från det orörda vattendraget i upprinningsområdet till ett vattendrag vars vattenkraft under skilda epoker i olika grad av samhällsförändringar nyttjats och anpassats för olika ändamål alltifrån enstaka vattenanknutna lämningar och miljöer, till vattendrag med komplex struktur av lämningar och miljöer med omlandssammanhang.

Betydande värden som kolonisations-, kommunikations- och kulturförmedlare mellan Smålands inland och Västerhavet. Vattenkraften har alltsedan medeltid nyttjats för kvarn- och sågdrift, senare anlagda protoindustrier, järnbruk till fabriker och storindustrier samt elkraftproduktion. Transportled för omfattande flottning, Sydsveriges största flottningsled under 1900-talet. Ån har utgjort näringsresurs med lång tradition av fiske, särskilt ålfiske och laxfiske har bidragit till lönande biförtjänster. Sankängar och mader har historiskt främjat boskapsskötsel och därmed agrara näringar.

Nissan

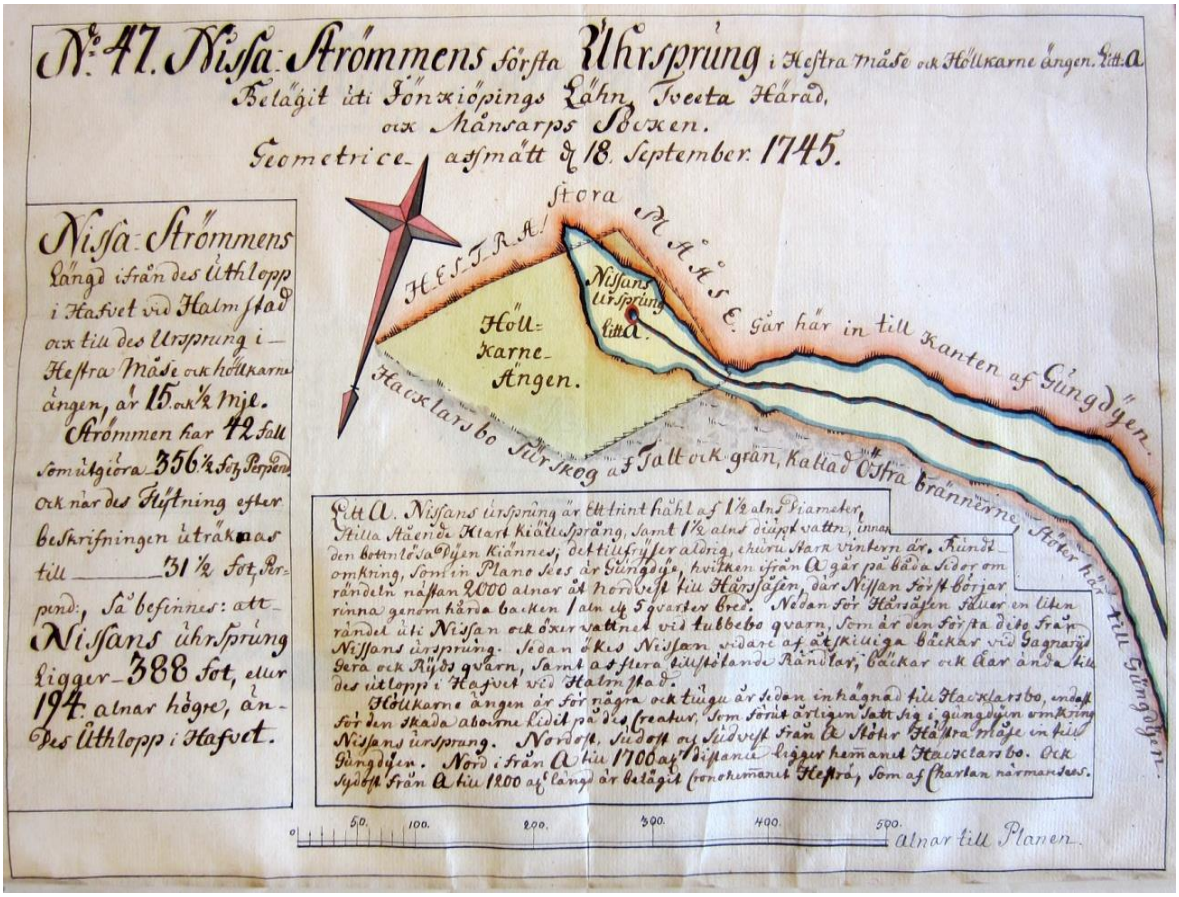
Nissan rinner upp i Hestramossen ungefär sex kilometer sydväst om Taberg och cirka 16 kilometer sydväst om Jönköping. Mossområdet med Nissa källa ligger strax under 300-metersnivån, omkring 290–295 meter över havet, i gränsen mellan fastigheterna Hacklarsbo i norr och Hestra i söder, i Månsarps socken, Jönköpings kommun, nära gränsen mellan Tveta och Mo härader. Här breder ett cirka tre kvadratkilometer stort mosskomplex ut sig framförallt väster och norr om Hestra i Månsarp socken men också bitvis in i Bondstorp och Angerdshestra socknar. Mossen har torra tuvor, blöta höljor, kärr och den sägs ha djupa hålor. På mossen växer glesa bestånd av småvuxen tall, dvärgbjörk och skvattram. I kanten upp mot de torrare och lite mer höglänta partierna är högresta barrträd. Här i mossen börjar Nissan som en knappt synlig rännil.

Figur 7. Flygvy över området kring Nissa källa. Rännilar sammanflödar från norr och nordost och bildar ursprung till Nissan. Nissaåns första lilla rännil rinner nedåt i bild, mot söder. Nissa källa beskrivs år 1745 som " ett trint hål av 1 1/2 alns diameter, stilla stående klart källsprång, samt 1 1/2 alns djupt vatten, innan den bottenlösa dyn kännes; det tillfryser aldrig, ehuru stark vintern är."[7]
Foto från söder. Flygfoto: L.G. foto/ Leif Gustavsson, 2014.

Nissa källa fascinerar i mötet med den lilla rännilen i ett tidlöst landskap där tystnad och stillhet råder i kontrast mot åns väldiga omfång längre nedströms. Nissa källa finns omnämnd redan under medeltid. Det förmodligen äldsta skriftliga belägget på Nissa källa är daterat från omkring år 1325, då angivet som **Nizærquild**. Namnet kan enligt Jan Agertz, vara bildat till ordet **nit** som är besläktat med latinets **nitere** 'glänsa'[8] – ett adjektiv väl karaktäriserande åns blänkande vattenspegel mellan tallmoar och lövverk.

[7] Krigsarkivet, Handritade kartverk, Band 4.
[8] Agertz 2008, s. 168.

Nissa källa finns utredd och kartlagd i en geometrisk uppmätning daterad 18 september 1745: **Nissa Strömmens första Uhrsprung i Hestra måse och Höllkarne ängen. Belägit uti Jönkiöpings Lähn, Tveta Härad ock Månsarps Socken**.[9] Uppmätningen ingår i en omfattande utredning gällande möjligheterna att bedriva timmerflottning på Nissan. Ritningen på Nissa källa är en av 47 detaljritningar.



Figur 8. Geometrisk uppmätning av Nissa källa, Nissans ursprung i Hestramossen och Höllkarne ängen. Uppmätningsritning, nr 47, upprättad 18 september 1745. Observera N-pilens riktning. Källa: Krigsarkivet.

Nissans ursprung beskrivs på ritningen ovan som ett ”trint hål, knappt en meter i diameter, vars vatten är närmast en meter djupt och som aldrig tillfryser”. Källan omges av bottenlös dy där kreaturen årligen gick ner sig innan stängsel uppsattes. **Tubbebo kvarn** uppges som den första kvarnen, således det första vattenverket från Nissa källa.

[9] Krigsarkivet, Stockholm. Nils Gyllenstiernas arkiv: Handritade kartverk, Band 4. Samtliga ritningar som visas i rapporten är avfotograferade med digitalkamera av författaren.

Figur 9. Nissans källområde i Hestramossen, Månsarps socken, 16 kilometer sydväst om Jönköping.

Figur 10. Nissans upprinningsområde i norra delen av Hestramossen. Nissan mitt i bild, här på väg söderut. Sevdabo torvtäkt med torvlada i bakgrunden. Foto från sydväst, 2006.

Ungefär 2,5 kilometer från Nissa källa vänder så ån från söder och rinner mot nordväst och når sitt nordligaste läge intill dagens riksväg 40, strax norr om Västra Jära i Mulseryds socken. Bitvis är åsträckan innan Västra Jära mycket sten- och blockrik mellan mossmarkerna. Efter en kilometer väster om Västra Jära tar Nissan upp det första större tillflödet som är Öxnabäckens vatten.

Figur 11. I de geografiska utredningarna av Nissan 1689 och1737, med syfte att utröna om Nissan kunde göras farbar, anges att ån i dess övre lopp som vattenväg, färdled och transportled var svårframkomlig. Ån innehöll där en rad svårforcerade hinder med risbråten, grynnor, revlar, stenklippor som bildade hinder för kommunikation och vattentransport. På sina ställen var Nissan knappt framkomlig, inte ens med stockbåt som det står angivet.[10] Dessa förhållanden kan framgå av denna bild; Nissan i dess övre lopp grunt och stenrikt vatten, del av en till synes orörd, genuin åsträcka uppströms Västra Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun. Foto 2013.

Ån vänder därefter tvärt mot söder och rinner vidare i sydvästlig i riktning genom västra delen av Jönköpings län. Nissan passerar orterna Ryd, Mulseryd, Norra Unnaryd, Öreryd, Hestra, Nissafors, Gislaved, Villstad, Skeppshult. Inom Jönköpings län rinner ån genom Jönköping, Gnosjö och Gislaved kommuner.

En kilometer söder om Skeppshult i Villstads socken i Gislaveds kommun passerar ån läns-gränsen Jönköping – Halland. Två kilometer nedströms Hyltebruk i Färgaryds socken passerar ån landskapsgränsen Småland – Halland. Nissan är totalt 200 kilometer lång[11], ån rinner genom Halmstad och mynnar där ut i Laholmsbukten av Kattegatt. Flera av samhällena längs ån har rötter knutna till åns vattenkraft.

Nissandalen är en i urberget djupt skuren spricka som uppstod för omkring 900 miljoner år sedan. Berggrunden består i huvudsak av gnejs som inte så ofta går i dagen då den överlagras av lösa jordlager, som morän, rullstensgrus, sand, leror och torv. Nissandalen har varit dräneringsväg för stora mängder smältvatten från inlandsisen och till följd därav har omfattande isälvsmaterial av morän, rullstensgrus och sand lagrats i ådalen.[12]

Nissan avvattnar totalt ett 2 682 kvadratkilometer stort område[13], vilket huvudsakligen ligger inom det småländska höglandet. Bland de större tillflödena inom Jönköpings län är **Älgån**, **Radan/Svanån**, **Västerån**, **Valån**, **Anderstorpaån** och **Ängån.** Skogsbygd är det dominerande inslaget i landskapsbilden längs Nissan.

[10] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.
[11] Nationalencyklopedin 1994, s.181.
[12] Waldemarson 1984, s. 52.
[13] Nationalencyklopedin 1994, s. 181.

Terrängen är i norra delen kuperad och når uppemot 300 meter över havet (ställvis närmare 100 meter ovan Nissan). Ån och dess tillflöden avvattnar stora myrområden och därtill gränsar till stora delar myrrika skogsområden, strandskogar och sumpskogar. Längre söderut flackar terrängen ut över den plana sydsmåländska urbergsslätten. Det finns ställen utmed ån med kvicksandsliknande stråk; en ”jäsande deg” som lantmätaren Jonas Allwin beskriver 1846.[14] Liknande uppgifter som ”bottenlös dy” finns beskrivna avseende Nissa källa i karteringen av ån utförd år 1745.[15]

Nissan rinner genom fem sjöar. Från norr är dessa **Norra Gussjö**, **Hammarsjön**, **Algustorpasjön**, **Vikaresjön** samt **Södra Gussjö**, här och var åtskilda av kortare åsträckor. Efter utloppet ur sistnämnda sjö meandrar Nissan över en jämn platå bestående av myrar med ringa lutning. Det stora mosskomplexet naturreservatet **Anderstorps Store Mosse** som till stora delar avvattnas av Nissan följer ån längs dess östra sida från Södra Gussjö i norr till Gislaved/Anderstorp i söder. Meandringen är här särskilt påtaglig.

Ån genomgår ständigt förändringar genom att flodplanet, som mestadels består av isälvsavlagrad sand, eroderas ut till meandrande slingor. Spåren efter forna åfåror, mer eller mindre avskurna och torrlagda så kallade korvsjöar samt strandvallar och torrlagda sänkor, syns tydligt i terrängen. Dessa korvsjöar benämndes förr som **avar**.[16]

Här och var bryts skogarna av mindre odlingsbygder i dalstråken och i mer höglänta lägen med jordar mer gynnade för jordbruk än de magra sandmoarna närmast ån. I odlingsbygderna i åns närhet har förr slåtterängar och mader utgjort ett värdefullt tillskott av foderresurs för kreaturens vinterfoder. Dessa fodermarker benämndes förr **vekar** och nyttjades för höskörd och betesmark. Vid varje gårds **veke** fanns en lada där höet förvarades.

Lantmätarnas redogörelser i de historiska kartorna kring Nissan ger inblickar i strandängarnas betydelse som värdefull födokälla för boskapen. På flera skifteskartor framgår ängsmarkernas uppdelning och fördelning mellan gårdarna. Betena uppges som svaga och osäkra och sommartid kunde betet vara så ringa att bonden led stor nöd med sina kreatur innan ängarna och gärdena kunde komma till flod.[17]

På flera av skifteskartorna och andra historiska kartor finns ängslador inritade, till exempel på den geografiska kartan över Nissan från år 1737.[18] Enstaka sentida ängslador finns ännu kvar idag, bland annat i trakterna av åns upprinningsområde. Vid Hestramossens nordliga utlöpare i Angerdshestra socken återfinns namn som ”Gammeläng” på Fastighetskartan och Ekonomiska kartan från år 1954.

En plats med skön natur att besöka är **Ettö naturreservat**, ett exempel på tidigare brukade slåttermader, numera betesmark, kring Svartevik i norra änden av Algustorpasjön.

[14] Allwin 1846, s. 163.
[15] Handritade kartverk, Band 4.
[16] Unmark 2013, s. 43.
[17] Skog 1760, akt E67-12:1.
[18] Nissaströmmen. 1737. Akt E 41.

Figur 12. Ettö naturreservat. Svartevik i norra änden av Algustorpasjön. Isaberg i bakgrunden.
Foto från nordöst, 2012.

Forntida spår

Nissan har utgjort en kommunikationsled och livsnerv för samfärdsel, försörjning och bosättning genom historien. De äldsta lämningarna efter människans tidigaste närvaro är spåren från stenålder i form av lösfunna sten- och flintföremål, lämningar efter tillfälliga visten och boplatser. I anslutning till sjösystemet vid Nissafors har sandmoarna erbjudit lämpliga lättdränerade visten för stenålderns jägare och fiskare.

Här finns flera stenåldersboplatser registrerade och vidare söderut. I Båraryds och Villstads socknar finns ett trettiotal stenåldersboplatser kända. Boplatserna är lokaliserade generellt på nivån 150 meter över havet där de likt ett pärlband följer forntida strandhorisonter.[19]

År 2012 genomförde Jönköpings läns museum en arkeologisk undersökning av en stenåldersboplats strax öster om Smålandsstenar, vid Fållinge på fastigheten Nygård, en knapp kilometer öster om Nissan. Undersökningen berörde en mesolitisk boplats från maglemose-kulturen, (ca 7 500–6000 f. Kr) med lämningar efter en hydda och verkstadsplatser för flintsmide.

Boplatsen låg på en landtunga mellan två huvudvattendrag; Nissan i väst samt en vik i Fornbolmens huvudvattensystem. Utgrävningen gav betydande nya kunskaper av en mesolitisk inlandsboplats vad gäller flintteknologi, boplatsstruktur och landskapsbild.[20]

[19] RAÄ Fornsök.
[20] Gustavsson 2014.

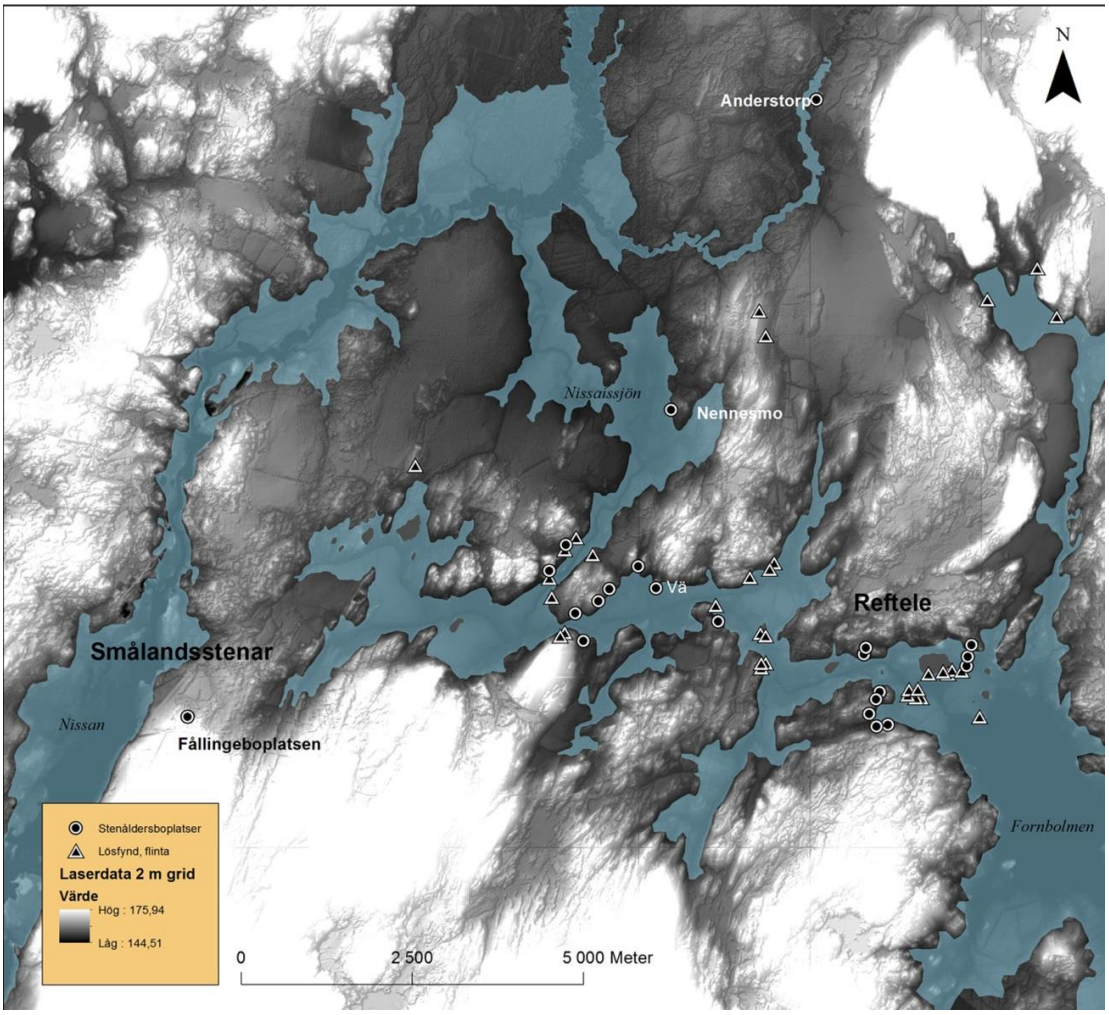
Figur 13. Läge för en stenåldersboplats vid Norra änden av Norra Gussjö, den nordligaste av Nissasjöarna. Längs stranden har fynd av flinta och skärvsten påträffats.[21] Foto från norr, 2012

Bronsålderns gravrösen är i huvudsak förlagda i högländ terräng uppemot 200 meter över havet utmed Nissandalen. I enstaka fall ingår rösena i gravfält, vanligast är dock de ensamliggande, vilka här och var bildar nord-sydliga stråk längs höjdryggar, bland annat vid Norra Unnaryd, Öreryd och Mårtenstorp, där även den äldre järnålderns gravar är förlagda, förmodligen sammanlänkade av ålderdomliga gränser och färdvägar.
Den äldre och mellersta järnåldern, indikeras genom enskilda gravar, gravgrupper och gravfält med domarringar, resta stenar, stenkretsar samt några enstaka treuddar och kvadratiska stensättningar.

Dessa gravar följer ådalen i något mer neddragna lägen än bronsålderns rösen, och somliga ligger därtill omedelbart intill Nissans strand. Ett sådant exempel är det välkända domarringsgravfältet Smålands stenar i samhället Smålandsstenar i Villstads socken, Gislaveds kommun.[22] Ortnamnet Smålandsstenar har påtagligt sitt ursprung ur detta gravfält.[23] Den yngre järnålderns gravfält med högar och stensättningar längs Nissandalen är främst företrädd i Villstads socken, vid Isberga, Villstads kyrkby och Fållinge.

Villstad kyrkby och **Fållinge** representerar de äldre bebyggelseenheterna längs Nissan, båda belagda från medeltid (1268)[24] och har troligen ursprung i den yngre järnålderns bebyggelse och dess gravfält som i Villstad dessutom visuellt bidrar till kulturlandskapets historiska dimensioner.

[21] RAÄ Öreryd 69:1; 109:1.
[22] RAÄ Villstad 52:1: Fem domarringar och en rest sten.
[23] Agertz 2008, s. 200.
[24] Agertz 2008, s. 227, 93.



Figur 14. Karta över Fornbolmen vid Smålandsstenar med stenåldersboplatser och flintförekomster längs forna strandhorisonter under maglemosetid 7500–6000 f.Kr. Kartan upprättad av Jörgen Gustavsson, 2014.
Fornsjöarna **Fornbolme**n och **Nissaissjön**, bildades av vattenmassorna från inlandsisens avsmältning. Vattnet fördes söderut längs Nissans och Lagans dalgång och när isavsmältningen var som intensivast svämmade dalgångarna över varpå issjöarna bildades.
Fornbolmen hade förr sitt utlopp genom Lillån och Refteleån ut i Nissan. Landhöjningen medförde dock att sjön tippade över från norr mot söder och Fornbolmen fick ett nytt sydligt utlopp vid Skeen i Annerstads socken i Ljungby kommun. Sjön tappades då på vatten och genomgick en dramatisk sänkning. Även Nissaissjön tömdes på vatten via Fornbolmen. Denna händelse skedde för omkring 6000 år sedan.[25]

Äldre övergivna odlingslämningar, representeras i hög grad av områden med odlingsrösen, vilka härstammar från olika tidsepoker, såväl järnålder som historisk tid. En lokal med ålderdomliga åkersystem med förhistorisk tegstruktur har arkeologiskt och kulturgeografiskt undersökts i Norra Unnaryd. Åkerbruk här har arkeologiskt spårats dels till tiden kring Kristi födelse, dels vikingatid och kan identifieras i 1700- och 1800-talens långsmala terrasserade åkertegar.[26] Därtill har medeltida åkerformer arkeologiskt undersökts vid Smålandsstenar (Nygård, Fållinge) ett par hundra meter från Nissan.[27] På höjderna ovan Nissan, öster om Villstads kyrkby finns ytterligare lämningar av ålderdomliga åkersystem.[28]

[25] Gustavsson 2014.
[26] Jönköpings läns museum 1990 s.130. Länsstyrelsen 1996, s. 177 ff. Riksintresse nr 63 för kulturmiljövården.
[27] Gustavsson 2014.
[28] RAÄ Villstad 300:1.

Figur 15. Vikingatida gravfält (RAÄ Villstad 42:1) utmed en åkrök av Nissan vid Villstads kyrkby. Gravfältet består av 22 högar, anlagda på en flack sandplatå utmed Nissans östra sida. Gravfältet ingår i riksintresse för kulturmiljövården och i naturvårdsområdet Villstad kyrkby. Foto från nordöst, 2012.

Utmed Nissan i Båraryd, Norra Hestra, Öreryds och Källeryds socknar finns registrerat i RAÄ Fornsök ett drygt 30-tal lokaler med lämningar från järnframställning med järnslaggplatser och smältugnar, så kallade **blästugnar**. Malmråvaran var troligtvis mestadels rödjord men malm från myrar kan också ha nyttjats. Malmen smältes i små knappt halvmeterstora ugnar uppbyggda av sten och lera. Stråk av rödjordsförekomst finns här och var synligt i terrängen längs Nissan under rotvältor och i nederoderade stigar och skogsvägar, där den röda järnoxiden blottlagts under det tunna humusskiktet.
Rödjord har också noterats i anslutning till några av ugns- och slaggplatserna. I området finns även rikligt med kolningsgropar. Närmast Nissan i nämnda socknar finns närmare 570 kolningsgropar fördelade på knappt 260 lokaler. Kolningsgropar representerar en äldre form av kolning och som för länets del vanligen förknippas med kolproduktion för blästugnars räkning.

Området med smältugnar och kolningsgropar i Båraryds socken är ett av de mer förtätade i Jönköpings län efter Åsamo området i Sandseryds socken, strax norr om Taberg i Jönköpings kommun.

Figur 16. En nyupptäckt, men på bild svårfångad kolningsgrop utmed Nissan i Båraryds socken.
På bilden syns gropen som en svacka omgiven av en knapp halvmeterhög kantvall.
Vid provstick med en jordsond framkom 5–10 centimeter tjockt lager med kol. Foto 2012.

Till skillnad mot Åsamo-områdets blästor, är än så länge kunskapen ringa vad gäller de historiska och arkeologiska sammanhangen kring den äldre järnhantering i Nissandalen då inga arkeologiska undersökningar ännu har berört dessa lämningar.

Därtill finns rikligt med lämningar av kolbottnar och grunder till kolarkojor, särskilt efter omfattande kolningsverksamhet i resmilor som bedrevs för järnbrukens behov och dess masugnar längs Nissandalen.

Figur 17. En kolmila klar för tändning i fideikommissets skogar, Nissafors bruk. I bakgrunden till höger skymtar kolarkojan. Arkivbild, Öreryds hembygdsförening. Foto 1910-1915.

Fisket

Fiske har bedrivits i Nissan så länge som människor har rört sig längs vattendraget. Fiskrikedomen har säkerligen varit en koloniserande faktor och ett betydande näringsfång för såväl stenålderns jakt- och fångstkulturer som för mer stationära bosättningar.

I **Ny Smålands beskrivning** (1914) anges att i Nissansjöarna fanns då gädda, abborre, mört, ål, braxen, lake, sik och ruda. Även sutare förkom, dock i sparsam omfattning.[29]

I kartorna finner man en rad platser längs Nissan och Nissansjöarna som anknyter till fiske och fiskarter som Lakanabben, Lakeviken, Löjviken och Ålgårdsgölen.

En särställning hade dock ål- och laxfisket som var av särskild ekonomisk betydelse. I Nissan, vid mynningen i Laholmsbukten och i havet närmast utanför var lax- och havsöringsfisket betydande. Den så kallade Halmstadlaxen var vida berömd där den åtnjöts, inte minst i Stockholm. Den lax som fångades före midsommar ansågs som bäst, den var störst och fetast och tjänligast att röka. Laxen som fångades efter midsommar var mager men fanns i stora mängder.[30]

Lax har historiskt också fångats längre uppströms i Nissan i fasta fisken, vanligen krono- eller frälseägda. De större fångsanläggningarna har funnits inom Hallandsdelen.
Ålfiske har bedrivits i olika former alltifrån ljuster, tinor till fasta anläggningar. Under medeltid men också senare tid sköttes de fasta ålfiskena som kollektiv egendom fördelad i andelar eller lotter. Fisket var under medeltiden organiserat i dygnsbrukning enligt dåtida urkunder. Rätten att anlägga ett fiskeverke reglerades i landskapslagarna.[31]

Ålfisket sett ur ett historiskt perspektiv förefaller ha varit tämligen betydande i Nissan, även inom inventerad åsträcka i Jönköpings län. Bland de fasta ålfiskena med namn vi blir upplysta om i det historiska kartmaterialet från 1687[32] är ålfisket med stendamm till Isberga by, ett övergivet ålfiske (gamla stenkar) till Åtterås, samt ålfisket till ”Kallsjö” troligen Kallset samt vid Bölaryd. Utöver dessa fanns enligt samma karta fiskeverken dels ett mindre vid Källeryd där ålfiske bedrevs, dels anlagda i Nissan längs en kilometer lång sträcka närmast utloppet i Norra Gussjö: **Här finnes med fiskeverken på åtskilliga ställen byggda**.[33] Huruvida dessa fiskeverken avsåg ål är dock oklart.

Därtill fanns förr i småbäckarna en ålkista i nästan varje dämt vattenfall och givetvis på andra platser i vattendragen. Allmänt bedrevs ålfisket från april till november. Särskilt under hösten när nätterna var som mörkast var ålens utvandring nedströms som mest intensiv och ålfångsterna var då som störst i ”ålamörkret”.

I modern tid finns beskrivningar av ålfiske i Småland med **värmane** som är en beteckning på avspärrning för fångst av nedåtgående ål i stark ström.[34] En förenklad beskrivning av fiskenas uppbyggnad är följande: Anläggningarna anlades om möjligt i åbäddar som innehöll rikligt med sten. Avspärrningen bestod av ett dammkar. Dessa var uppbyggda av stenkistor eller stenkar av olika slag, ibland knuttimrade och emellan dessa fanns landgångar och träkonstruktioner som benämndes **lansätt**. I dessa satt ett varierat antal lanor som placerades ned i strömmen. En lana

[29] Rosengren 1914 s. 231.
[30] Bexell 1931 s. 209.
[31] Kulturhistoriskt lexikon, 1981, band 4, s. 350.
[32] Nissaströmmen, avmätning 1687, akt 06-läh-34 och 1737 (renovation), akt E41 (Nr 46).
[33] Nissan 79.
[34] Granlund 1955, s. 72.

var ett strutformat nät vars mynning satt fäst i en träram. Ålen fångades i dessa och genom strömstyrkan hindrades den att gå tillbaka.[35]
Huruvida exakt denna typ av ålfångstanläggning förr har brukats i Nissan har dock inte varit möjligt att fastställa inom ramen för detta arbete, men ett känt ålfiske med lanor eller kassar i Nissan är i Färgaryd.[36]

I samband med de geografiska undersökningarna av Nissan, Lagan, Bolmån och Toftaån gällande åns framkomlighet för transporter och timmerflottning finns i karthandlingarna från år 1745 flera fiskeplatser redovisade. Fiskena var så pass omfångsrika och stationära anläggningar med avspärrningar över åarna att de bedömdes ha kunnat utgöra hinder och finns därför redovisade i utredningshandlingarna. Två av fiskena kategoriseras som ålfisken, de övriga som fisken. Längs Nissan är sju fiskeanläggningar beskrivna, varav ett är inom aktuell inventerad åsträcka, ålfisket till Källeryd (Figur 18, Nr 34). På ritningen över Källeryds ålfiske år 1745 står angivet att fisket här sedan många år legat öde.
Fisket ägdes av överste Horn på Källeryd. Ritningen visar en konstruktion med avspärrning av sten, stenkar och stockar tvärs över ån. Hur ålfiskeanläggningen i övrigt var utformad framgår inte av ritningarna. Förmodligen har det funnits lansätt och lanor anslutna i öppningar mellan avspärrningarna.
Ålfisket vid Källeryd återupptogs dock. Det finns beskrivet i **Ny Smålands beskrivning** (1914). Flodbädden var här fylld med rikligt med sten och bildade ett vattenfall som benämndes ”ålgårdarna”, ett lönande ålfiske bedrevs förr här.[37] På fastighetskartan och ekonomiska kartan är motsvarande plats idag angivet som ”Ålgårdsgölen”, en i sen tid känd ålfångstplats.

Figur 18. Nr 34. Källeryds ålfiske i Nissan karterat för flottväg i Nissan den 9 september 1745. Av beskrivningen framgår att fisket ägdes av herr baron Horn på Källeryds ägor. Fisket uppges sedan många år dock ha varit ödelagt. Fångstanordningen var anordnad med stenkar tvärs över åfåran (**c, d**). Mellan stenkaren anges en träkonstruktion som förbundit dessa, troligen för lansätt och lanor. Fiskeanläggningen föreslogs kunna undanröjas för flottningens behov, eftersom fisket inte längre nyttjades.
Det visade sig dock att vid högt vatten utgjorde inte stenkaren något hinder för flottningen, varför inga

[35] Granlund 1957, s. 5 ff. Utförlig beskrivning av ålfiske i värmane i Mörrumsån, se Kronobergsboken 1957.
[36] Ahlbäck och Albertsson, 2006, s. 43 med vidare hänvisning.
[37] Rosengren 1914, s. 766.

röjningsåtgärder ansågs nödvändiga. Den röda streckade linjen visar var i Nissan timret lämpligast kunde flottas genom anläggningen och i profilen för flottleden här förbi (**a-b**) syns bottentopografin och fiskets stenkar. Källa: Krigsarkivet.

Under 1800-talet fanns ålfiskeplatser vid bland annat Nissafors, Villstads Prästgårds kvarn och vid Bölaryds kvarn. Ålfisket beskrivs då inte på långt när vara så lönande som det var förr.[38] Ett problem utgjordes av de utbyggda hindren med fördämningar och under 1900-talet anordnades här och var så kallade ålyngelledare förbi dessa. Ett hinder var tillexempel fördämningen vid Hoppebo kvarn där en ålyngelledare fanns anlagd under några decennier på 1900-talet.[39]

På 1900-talet försämrades dock villkoren för fiskarternas levnadsbetingelser i Nissan då utsläpp från industrier försämrade vattenkvalitén och kraftverk etablerades. Även flottningen påverkade fisktillgången negativt genom bottenrensning. Numera är dock betingelserna för fiskens fortplantning och överlevnad i Nissan förbättrade.

Översvämningar

Nissans vattenområde är tämligen nederbördsrikt. Det förekommer stora ändringar i vattenståndet, vilket lär till viss del ha sin grund i den relativa sjöfattigdomen.[40]
Ån svämmar ofta över sina bredder vid vår och höst, förr till godo för sankängar dock till men för dammanläggningar och industrianläggningar.
Lantmätaren Jonas Allwin skriver vid tiden kring 1800-talets mitt om hur Nissans bifloder sinade under långvarig torka, men vid kraftig nederbörd eller vid höst och vårflöde ”flöda de ganska obändigt”.[41] Det finns en rad uppgifter om broar och kvarndammar som raserats vid kraftiga vattenflöden. En utsatt kvarnmiljö var till exempel dammen till Villstads Prästgårds kvarn, vars fördämning raserades vid en rad tillfällen av Nissans obändiga vattenmassor.[42]

Våren 1838 höjde sig vattnet i Nissan vid Nissafors med närmare två meter på två timmar, varvid dammfästena bröts ned till närmare tre meters djup och den höga bron bortfördes.[43]
Vattenmassorna höll nära nog på att bana sig ett nytt lopp öster om dammen och bruket.

Under de sista dagarna i juni 1927 inträffade rekordartad nederbörd. Som en följd av detta uppstod omfattande översvämningar några dagar senare, i början av juli, med mycket högt vattenstånd i Nissan vilket kom vattenverk, vägar, broar, bebyggelse och skördar att skadas och förstöras på flera platser längs Nissan.
Dammen till Hoppebo kvarn och såg drabbades och stenvalvbron vid Norra Unnaryd skadades och fick ersättas med en ny bro. Vattnet lär ha stått två meter över sin nivå vid ängarna vid Ulvestorp.[44] Vid Nissafors stod Nissan +158,52 meter över havet jämfört med åns medelnivå på omkring +155,37 meter över havet.[45]

Våren 1951 svämmade Nissan på nytt över sina bredder genom häftiga regn under lång period. Vattenståndet i Nissan steg under fjorton dagars tid och söndagen den 15 april stod ån tre meter över sitt normala vattenstånd.

[38] Rosengren 1914 s. 766.
[39] Sturedahl 2013, s. 45.

[40] Statens Meteorologiska-Hydrografiska Anstalt, 1936.
[41] Allwin 1857, s. 5.
[42] Se Nissan nr 151.
[43] Öreryds hembygdsförening, 1985, s. 28.
[44] Öreryds hembygdsförening, 1985, s. 28.
[45] Statens Meteorologiska Hydrologiska Anstalt, 1936.

Nr 86 Lösnummerpris 20 öre

Smålands Folkblad

Måndagen den 16 april 1951

Veritabel 'syndaflodsdag' över Småland, miljonskador

DYKARE HAR SATTS IN

Som ett slående bevis på hur vanskligt situationen är i de områden som översvämmats kan nämnas att dykare används i Laholm för att hämta upp varor ur källarna. En dykare från brobygget i Knäred ställde sig välvilligt till förfogande.

Men det finns de som inte tar det så allvarligt — tre skolbarn i Aled. De saknar varje möjlighet att ta sig till skolan och har fått ta sig ett extra skollov.

(Laholm — TT)

Gislaved Gummifabrikens tekniska avdelning är isolerad av vattenmassorna.

Värnamo Vellandasfären och konditori Centrum har stått 40 cm djupt på golvet. Bilden under visar tjuvgrof B. Pettersson med "taxibåt".

Smålandsstenar En detalj av Reftelevägen. Därunder järnvägsbron vid Smålandsstenar är helt översvämmad

Figur 19. Smålands Folkblad 16 april 1951.

De översvämningar som då uppstod skapade stor förödelse. Industrier, fastigheter, jordbruksmarker och kommunikation drabbades. I Gislaved dränktes Gyllenfors´ fabrikslokaler i vatten och bron Gislaved–Gyllenfors blev överspolad. I Smålandsstenar drabbades Ångsågen hårt och timmerflottar av stora värden hotade att komma på drift för att längre nedströms hota att skada broar och Bölaryds kraftstation.

Vid Bölaryd uppmättes vattenflödet till 153 m^3/sekund. Söndagen den 15 april mättes vid Ågårdsfors vattenståndet till +142,75 meter över havet, tio centimeter högre vattenstånd i Nissan än vid översvämningsåret 1927 då vattenståndet i Nissan sägs ha varit ”det högsta i mannaminne”.[46]
Vattenflödet vid Ågårdsfors var 165 m^3/sekund. Såväl kraftstationen Ågårdsfors som närbelägna fastigheter intill Nissan drabbades av översvämningar.

I sydvästra hörnet på Bölaryds kvarn finns markeringar i byggnaden som visar vattenstånden från de svåra översvämningsåren.

[46] Smålands Folkblad 16 april 1951.

Figur 20. I april 1951 svämmade Nissan över sina breddar. Fotografiet visar en tämligen kaotisk situation vid Bölaryds kvarn och såg och kraftstationerna i Skeppshult, Villstads socken. Foto: Carl Larsson, Ugglarp. Foto från öst. Fotografi i privat ägo.

Flottning i Nissan

Nissan i kronans tjänst – utredningar om Nissans framkomlighet gällande transport och timmerflottning

Det svenska stormaktsväldets expansion på 1600-talet med bland annat införlivandet av Halland (på 30 år), Gotland, Jämtland, Härjedalen och ön Ösel vid freden i Brömsebro 1645 och införlivandet av Skåne, Blekinge, Bohuslän samt Halland (permanent) vid freden i Roskilde 1658 föranledde statsmakten att söka skapa bättre kommunikationsleder såväl till lands som längs vattenvägar för handel och transporter av såväl fredligt gods som för militära ändamål. Tack vare fredsfördragen utökades nu rikets kustlinje och de mer betydande vattendragen i Syd- och Västsverige kunde därmed organiseras i helhet för rikets behov.

Flottning i Sverige anses ha börjat bedrivas under medeltid i samband med att gruvdriften kom i gång under 1200- och 1300-talen. Det behövdes träkol för bergsbrytning och för framställning och bearbetning av järn. Virke behövdes även för städernas behov och för kronans anläggningar, till byggen och underhåll av bland annat slott och skepp. I Gustav Vasas brev finns uppgifter om kronans efterfrågan på timmer. År 1541 föreligger indirekta uppgifter om timmerflottning på Vättern i en begäran från Gustav Vasa gällande beställning av trävirke till Vadstena slott. Bönderna i Vadsbo härad i Västergötland ålades att leverera timret. Istället för att flotta över Vättern, valde man att vintertid föra timret på isen, ett enklare förfarande menade man än att flotta sommartid över den nyckfulla Vätternsjön.[47] Timmerflottning på Göta älv har förekommit på 1500-talet också med anledning av Gustav Vasas begäran om timmer. Uppgifter som indirekt antyder lång tradition av flottning på älven står att läsa i utredningen av Nissan år 1745 vari omnämns att kunniga och erfarna flottare i trakten av Trollhättan fanns att anlita för att bedriva flottning i Nissan.[48]

Timmerflottning i mindre skala bedrevs i Nissan under 1600-talet. Flottning av ved bedrevs av allmogen mellan Bölaryd i Villstads socken till Färgaryd i Långaryds socken. Längs denna drygt två mil långa åsträcka förekom flottning på sex platser inprickade på en karta gällande avmätning Nissan 1687 och där står att läsa följande: **Utvisar varest allmogen däromkring brukar till att flotta ved och är intet hinder i vägen**.[49] I en utredning från år 1745 framgår att allmogen också på 1700-talet flottade timmer längs ungefär samma åsträcka till kvarnforsen i Långaryd.[50]

Från statsmaktens sida finns historiskt en rad förslag att nu göra Nissan farbar och tillgänglig för timmerflottning. Direktiv härom utfärdades vid ett flertal tillfällen, bl.a. åren 1664, 1680, 1719, 1740 och 1838. År 1664 befallde kung Karl XI:s förmyndarregering landshövdingarna i Jönköpings och Hallands län att med allmogens hjälp genomföra upprensning av Nissan och göra ån segelbar samt tillse att den så kallade **kungsådran** inte blev stoppad. Detta påbud lär ha förnyats 1680. År 1719 begärde drottning Ulrika Eleonora landshövdingen i Halland att inkomma med förslag på vilket sätt och genom vilka medel strömrensningar skulle kunna genomföras.[51]

[47] Kulturhistoriskt Lexikon, 1982, 2: uppl Bd 19, s. 223.
[48] Krigsarkivet, Handritade kartverk, Band 4.
[49] Geografisk avmätning Nissaström 1687 (Nr 11), akt E41.
[50] Krigsarkivet, Handritade kartverk, 1745, Band 4, Nr 30.
[51] Bexell 1923, s. 205.

Utredningar av Nissan som transportled i enlighet med statsmaktens begäran kom att genomföras under överinseende av landshövdingarna för respektive län; Gustaf Tungel, Hallands län och Erik Dahlbergh, Jönköpings län.

För åren 1687 och 1688 föreligger prospekteringar i kartform där möjligheterna att göra Nissaströmmen farbar och tillgänglig för timmerflottning redovisas.[52] Undersökningen av Nissan daterad juni 1687, upprättad av lantmätaren J. P. Duker, visar åns sträckning från Unnaryds bro i Jönköpings län till strömfallet Knystafors i gränstrakterna av landskapsgränsen Småland – Halland. Längs denna åsträcka noterades 59 platser med olika typer hinder för framkomlighet i ån.

En kompletterande prospekteringskarta från år 1688 av Nissan från landskapsgränsen vid Knystahall till utloppet i Halmstad visar 47 dokumenterade platser med hinder för framkomlighet. Från 1688 föreligger ytterligare en karta (Krigsarkivet) som visar Nissan från Unnaryd i Jönköpings län till utloppet vid Halmstad. Denna utredning i kartform är svårläst, men förefaller ha likartad information som de övriga med kommentarer till markerade platser som utvisar hinder i ån.

Sammantaget utvisar utredningarna detaljerat möjligheterna att ta sig fram längs Nissan med fartyg, båt, pråm eller ekstock som det står angivet i kartorna. Vidare undersöktes även möjligheterna att bedriva timmerflottning.

Hinder i form av stengrund, sandrevlar, bråtar, fallna träd, sten, forsar och fall, kvarnar, fasta fisken, broar, spänger, vadställen samt uppgifter om åns djup och fallens höjd dokumenterades och kommenterades. Förutom vattendraget karterades även närbelägna gårdar och gästgiverier samt viktigare vägar som Nissastigens sträckning.

Åsträckan från Unnaryd och vidare uppströms visade sig inte möjlig att utnyttja som transportled. Denna sträcka av Nissan angavs vara alltför stenig och grund – …**Vidare lärer intet vara till att tänka om någon rodning eftersom hon sedan bliver så liten och grund**.[53]

[52] Nissaströmmen 1687, akt 06-läh-34 och 1737 (renovation), akt E41; Geografisk karta 1688, Hallands län, akt M10; Krigsarkivet, Topografiska kartor XX:34, Nissan, 1688.
[53] Nissaströmmen 1687, akt 06-läh-34 och 1737 (renovation), akt E41.

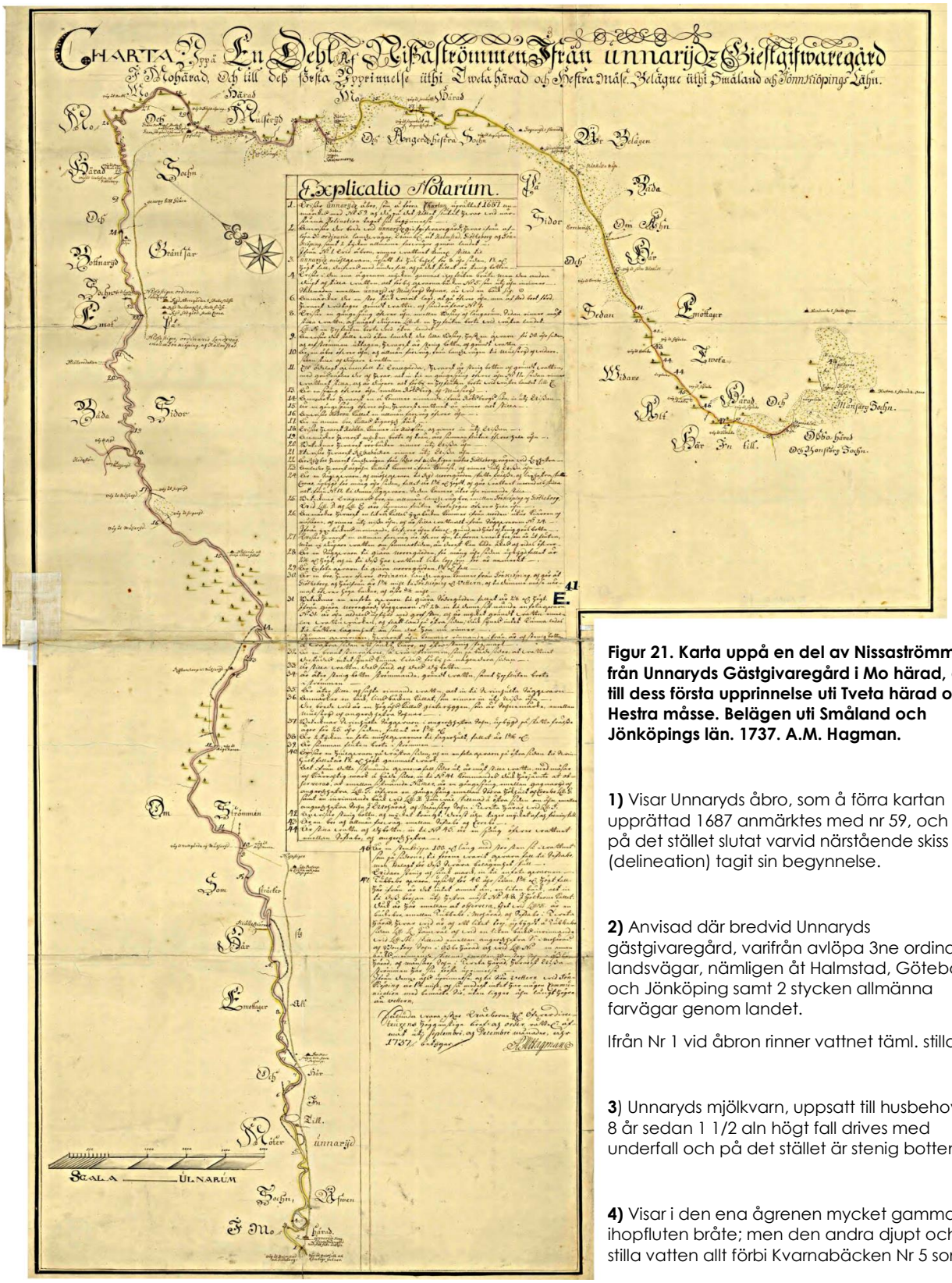
Det skulle dröja 50 år tills Nissans återstående del karterades från Unnaryd till Nissa källa som en direkt fortsättning på utredningen 1687. Denna gång hade syftet med kartläggningen ett mer visionärt perspektiv – nu gällde det att utröna huruvida det var möjligt att förbinda Nissan med Vättern och därmed skapa en farled från det inre av svenska riket med förbindelse ut i Västerhavet.

Denna prospektering är daterad september och december 1737 och är signerad lantmätare A. M. Hagman. Utredningen visar i kartform naturliga hinder och kulturhistoriska anläggningar med beskrivningar numrerade från 1 till 48. För att få en helhetsbild av Nissans farbarhet upprättade Hagman en renovation av Dukers originalkarta från år 1687.[54]

Förhoppningarna att skapa en farled där Nissan förbands med Vättern grusades dock. Arvid Hagmans utredning visade att det inte var möjligt att förena Nissan med Vättern då höjd-skillnaderna var för stora:
…skillnad emellan Angerdshestra socken i Mo härad och Bondstorps socken i Östbo härad och Månsarps socken i Tveta härad varest Nissaströmmen har sin första upprinnelse. Ifrån denna sin upprinnelse och till sjön Vättern vid Jönköping är 1 ¾ mil och så medelst intet har någon kommunikation med bemälte sjö, utan ligger än långt högre än Vättern.[55]

Det skulle dock inte dröja länge till nästa kartläggning av Nissan. Statsmaktens intressen avsåg denna gång få en projektering utförd avseende timmerflottning i flera större vattendrag i Småland och Halland.

[54] Nissaströmmen avmätning 1687, akt 06-läh-34 och Nissaströmmen, renovation (1687) och avmätning 1737, akt E41
[55] Nissaströmmen, avmätning 1737, akt E41, nr 59.



Figur 21. Karta uppå en del av Nissaströmmen från Unnaryds Gästgivaregård i Mo härad, och till dess första upprinnelse uti Tveta härad och Hestra måsse. Belägen uti Småland och Jönköpings län. 1737. A.M. Hagman.

1) Visar Unnaryds åbro, som å förra kartan upprättad 1687 anmärktes med nr 59, och då på det stället slutat varvid närstående skiss (delineation) tagit sin begynnelse.

2) Anvisad där bredvid Unnaryds gästgivaregård, varifrån avlöpa 3ne ordinarie landsvägar, nämligen åt Halmstad, Göteborg och Jönköping samt 2 stycken allmänna farvägar genom landet.

Ifrån Nr 1 vid åbron rinner vattnet täml. stilla till

3) Unnaryds mjölkvarn, uppsatt till husbehov för 8 år sedan 1 1/2 aln högt fall drives med underfall och på det stället är stenig botten.

4) Visar i den ena ågrenen mycket gammal ihopfluten bråte; men den andra djupt och stilla vatten allt förbi Kvarnabäcken Nr 5 som uti

Figur 21 och 22. Kartutredningar signerad lantmätare A. M. Hagman år 1737.
Med syfte att utreda möjligheterna att förbinda Nissan med Vättern. Utredningen visar naturliga hinder och kulturhistoriska anläggningar i Nissan med beskrivningar numrerade från **1 till 48** (Figur 21). För att få en helhetsbild av Nissans farbarhet upprättade Hagman en renovation av en karta från år 1687 för södra delen av Nissan, nummer **1-59** (Figur 22).

8) Visar en gångespång över ån mellan Bosarp och långarum. Sedan rinner mest stilla vatten, och något djupare Litt A en fluten bråte vid västra landet Litt B en hopfluten bråte vid östra landet.

9) Anvisar det ställe vid östra landet där Lilla Bosarp haft en kvarn för 30 år sedan och av strömmen uttagen, varest är stenig botten och grunt vatten.

10) Är en åbro över ån, och allmän farväg från landsvägen till Mulseryd och vidare. Sedan stilla och djupare vatten.

11) Ett ödelagt kvarnfall till Vallgårda, varest är stenig botten och grunt vatten med grusrevlar där och var allt intill en gångespång över ån Nr 12. Sedan rinner vattnet stilla och är djupare allt förbi en hög fluten bråte vid västra landet Litt C.

13) Är en spång över ån emellan Röksberg och Mulseryd.

14) Anmärker varest en å kommer rinnande ifrån Röksbergssjön uti Nissan.

15) Är en gångespång över ån, varest vattnet nu rinner allt stilla.

16) Anvisar Hobron kallad, en allmän färdväg över ån.

17) Är en annan bro, kallad Stigaryds stock.

18) Visar varest Hedån kommer ur Hedasjön och rinner in uti Nissan.

19) Anmärker varest mycken bråte och trän äro sammanflutna över hela ån.

20) Betecknar varest Rörbäcken rinner uti Nissaån.

21) Utvisar varest Ryska bäcken rinner uti Nissaån.

22) Är Ryds bro hvarest landsvägen från söder och Nissastigen möter Göteborgsvägen vid Ledshestra.

23) Anleder varest Älgån kallad kommer ifrån Komosse och rinner uti Nissaån.

24) Är en sågkvarn och mjölkvarn till Ryd Norrgården skatte frälse och Ledshestra skatte krono uppbyggd för många år sedan, fallet är 1 ¾ aln högt och går vattnet merendels stilla allt ifrån Nr 12 till denna sågkvarn. Sedan kommer ån åter rinnande stilla.

25) Betecknar Vagnars bro, en allmän landsvägsbro emellan Jönköping och Göteborg, vid Litt D och Litt E äro sammanflutna bråtehögar över hela ån.

26) Anmärker varest en liten å kallas Yxebäcken kommer ifrån norden utur kärren och mossarna och rinner uti Nissaån. Och är stilla vatten allt ifrån sågkvarnen Nr 24. I från Yxabäckens inrinnande bliver ån tämligen grund och stenig grusbotten.

33) Är stilla vatten, dels sand och dels dybotten.

34) Är stenig botten strömmande, grunt vatten, samt hopfluten bråte i strömmen.

35) Är åter stilla och sakta rinnande vatten, allt intill Svinhulta sågkvarn.

36) Anmärker en bäck, Linsbäcken kallad, som rinner uti Nissaån. Där bredvid är en hög ås kallas Getaryggen som är sockenmärke emellan Mulseryds och Angerdshestra socknar.

37) Betecknar Svinhulta sågkvarn i Angerdshestra socken, uppbyggd på skatte frälse ägor för 25 år sedan, fallet är 1 ¾ aln.

38) Är 2 stycken enfota mjölkvarnar till Fagerhult, fallet är 1 ¾ aln.

39) Är sammanfluten bråte i strömmen.

40) Visar en hjulkvarn på västra sidan och en enfota kvarn på östra sidan till Svinhult, fallet är 1 ½ aln högt, gammalt verk. Allt ifrån detta sistnämnda kvarnfall söder ut är mest stilla vatten med mossar och kärraktig mark å båda sidor till **Nr 41** kommandes dock härjämte att observeras att emellan sistnämnda nummer är en gångespång emellan Gagnaryd och Angerdshestra.

Litt F även en gångespång emellan Södra Hökhult och Errebo Litt G samt en inrinnande bäck vid Litt H. Jämväl skillnad å östra sidan om ån emellan Angerdshestra socken i Mo härad och Månsarps socken i Tveta härad vid Litt I.

42) Uppvisar stenig botten, och mycket trångt, därest ån tager mycket av och förminskas.

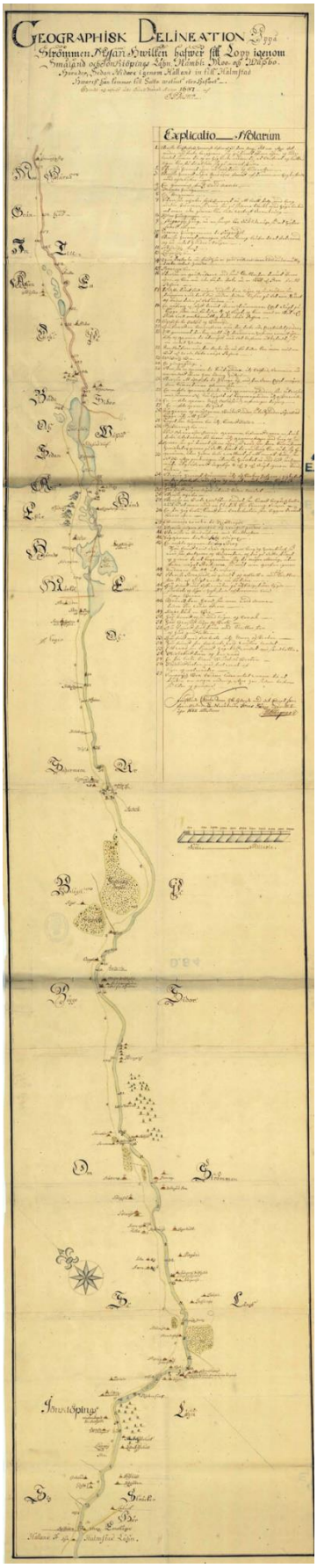
43) Är en bro och allmän farväg emellan Sefdabo och Errebo.

44) Är stilla vatten och dybotten, intill **Nr 45** är en spång över vattnet mellan Sefdabo och Angerdshestra.

46) är en stenklippa 100 alnar lång med stor sten i vattnet som på sidorna, tillförne varit kvarnfall till Sefdabo, men ödelagt för dess svåra belägenhets skull. Vidare stenig och sank mark, in till enfota kvarnen.

47) Tubbebo kvarn, uppsatt för 40 år sedan, 1 ¾ alnar högt fall. Härifrån är det intet annat än en liten bäck, allt intill dess början uti Hestra mosse, Nr 48 i Holkorne kallat.

Dock är här emellan att observera, det vid Litt K är en bäckabro, emellan Tubbebo i Mo härad och Sefdabo i Tveta härad, varvid är och ett litet torp, uppbyggt å Tubbebosidan Litt L Jämväl och vid en liten bäcks inrinnande vid Litt M skillnad emellan Angerdshestra socken i Mo härad och Bondstorps socken i Östbo härad och Månsarps socken i Tveta härad varest Nissaströmmen har sin första upprinnelse. Ifrån denna sin upprinnelse och till sjön Vättern vid Jönköping är 1 ¾ mil och så medelst intet har någon kommunikation med bemälte sjö, utan ligger än långt högre än Vättern.



Figur 22. Geografisk delineation uppå strömmen Nissan vilken haver sitt lopp igenom Småland och Jönköpings län, näml: Mo och Västbo härader, sedan vidare genom Halland in till Halmstad varest hon kommer till Salta vattnet eller havet. 1687 J. P. Duker. (Renovation av Arvid Mårtensson Hagman 1737).

1) Utvisar Knystafors varest befinnes 3 stora steg det ena efter det andra med fasta berghallar, som gå tvärt över ån och under landet sunnan till och en hög backe nordan till att vattnet ej lätteligen kan stå till att leda på annat ställe.

2) Utvisar varest ån är med ström och kullersten.

3) Uvisar varest några sanddyner finnes av strömmen ihop-kastade med alla buskar uppå.

4) En gammal skans vid Kambo.

5) Kambo hjulkvarn.

6) En ödekvarn.

7) Utvisar Nye bro fors Brofors varest är ett brett stalp med berg under strömmen såväl som på sidorna tillika med höga backar att man icke gärna kan leda vattnet däromkring.

8) Hyltes hjulkvarn

9) Färgaryds spång är en smal bro dock likväl så att hästar ledes över.

10) Tvenne hjulkvarnar till Färgaryd.

11) Utvisar varest allmogen däromkring brukar till att flotta ved och är intet hinder i vägen.

12) Nissaryds skans.

13) Långaryds bro.

14) När stor torka är finns här en grusrevel men vid undre måttlig torka intet hinder.

15) Boarpa bro.

16) Utvisar en grusrevel med små klattersten tvärt över ån och kan nu icke för stort torkår en båt eller pråm passera.

17) På detta stället finns några nedsjunkna lågor, och sandrevlar som strömmen vid stark flod under tiden kastar på det ena hållet och under tiden på det andra.

18) En revel eller ås tvärt över strömmen. Eljest djupt på bägge sidor nu för tiden 4 alnar djupt och kan med båt eller pråm vid medelmåttig torka väl passera.

19) Ålfiske till Kallsjö och Bölaryd.

20) Där finns en sandrevel när stor torka är, eljest intet hinder.

21) Ett gammalt stenkar mitt uti strömmen haver varit ålfiske och gräns till Återås när det bliver utkastat så är intet hinder.

22) Sandrevel när stor torka är, nu för tiden kan man med en båt eller en roddflotta väl passera.

23) Villstads bro.

24) En gångespång.

25) Utvisar en kvarn till prästaården uti Villstad, dammen är

26) Utvisar ett ålfiske till Isberga by med stendamm. Eljest några stora kullerstenar ovanför.

27) En enfota kvarn tillika med kvarngården som utvisas med samma Nr byggd av kroggården uti Gislaved.

28) En enfota kvarn salig Oxehuvuds arvingar tillhörig.

29) En enfota kvarn till Hult.

30) Sågkvarn och mjölkvarn, brukas under sätesgården bägge uti ett hus.

31) Torpet som sågaren bor uti, kallas Hallen.

32) Gislaveds bro.

Vid ovan specificerade kvarnar, befinnes vara en stark ström, litet undan för bron uti kvarnfallen med berg och flathallar som gå brant över ån, så väl som stora kullerstenar vilket ej gärna på detta stället till rensning kan låta sig bekväma utan heller leda vattnet på annat ställe som nr **33** efter prickningen utvisar, vilket är med lös sand men måste utgrävas ungefär 8 el. 9 alnar djupt genom sandbanken.

34) Utvisar varest strömmen uti åkröken haver i hög kastat en stor fallbråte med lågor och annat värke, som kallas Hästbergsbråten.

35) Här finns några lågor utmed södra landet.

36) Utvisar Nyabro.

37) Utvisar en bråte vid södra landet, som kallas Holgärdsbråten dock så att man med en ekstock kan komma fram.

38) En stor hög bråte, kallas stora Vekebråten, som ligger tvärt över ån.

39) Ett mindre verke till Källeryd.

40) Utvisar några fallträ och verkesgårdar.

41) Utvisar en sandrevel med klattesten.

42) Sågkvarn till Bjärsby, olaglig.

43) En enfota kvarn till Skog.

Här finns vid dessa kvarnar berg och halleskärv, så väl som flathällar och bullersten, och står på detta stället ej gärna till att bekväma sig till någon rodning, utan skulle något practiceras så måste man gräva igenom sandmon som 44 utvisar.

45) Utvisar Svinasund är grunt och alvbotten med små klattesten 1 ½ aln djupt vatten nu för tiden.

46) Här finnes med fiskeverken på åtskilliga ställen byggda.

47) Fallbråte och lågor ihopkastade av strömmen vid lilla bron.

48) Grunt stenvad, som man vid denna tiden kan vada över.

Utredning om timmerflottning på Nissan och Lagan år 1745

Ett par år efter att den första nationella lagstiftningen om timmerflottning, stadgad den 12 april 1739, beordrades från statsmaktens sida att få en utredning utförd avseende möjligheterna att i större omfattning flotta timmer på de sydsvenska större åarna Nissan och Lagan. Utredningen utfördes några år senare. Huvudsyftet var nu att utröna huruvida vattendragen var eller kunde göras tjänliga för främst timmerflottning men också för båttransporter. Timmer behövdes till de skånska fästningarnas reparationer samt till skeppsbyggen. Därtill planlades möjligheterna att transporter järn från de småländska järnbruken ut till kusten samt att återföra spannmål och andra nödvändiga varor inåt landet.

Planerna att bygga ut vattendragen i södra Sverige och göra dem tillgängliga för transporter var s nu åter aktuella, även om det inte var möjligt att skapa vattenled mellan Vättern – Nissan. Timmer skulle tas från de småländska skogarna utmed de aktuella vattendragen vilka avsågs projekteras genom upprensning och anläggande av slussverk för att uppfylla intentionerna att nyttja vattendragen för transporter – ett för riket högst angeläget mål – **till landets stora gagn**. Friherre Nils Gyllenstierna i egenskap av fortifikationsofficer förordnades att svara för utredningen.[56]

År 1745 genomförde Gyllenstierna en detaljerad prospektering av Nissan och året därpå av Lagan, Bolmån och Toftaån. Hela projekteringsarbetet med avrapportering och redovisning omfattade enligt tillgängliga handlingar åren 1745–1753. Åarnas sträckning med strömfall kartlades från respektive källstråk till utloppen liksom timmertillgången i skogarna i vattendragens närhet. Till prospekteringshandlingarna hör en översiktskarta med markerade och numrerade hinder i vattendragen samt de skogar som besiktigats där timmer kunde avverkas.
Till utredningen hör också 92 handkolorerade detaljerade ritningar, varav 47 redovisar Nissan, med beskrivningar, framförallt på strömfallen och de platser där hinder förelåg.

Vidare upprättades en ”Berättelse” vari problem och möjligheter att genomföra projektet beskrevs. Därtill fanns också en tids- och kostnadsberäkning. Handlingarna är samtidsdokument inriktat på det praktiska och nyttan av att utveckla och bättre nyttja skogsnäringen och vattentransporterna för rikets bästa – att bidra till rikets ekonomiska välstånd. Gyllenstiernas prospektering ger inblickar kring planering och förslag till genomförande av ett omfattande nationellt projekt. Där finns också intressanta kulturhistoriska rön att hämta med detaljerad information om åarnas strömmar, fall och vattenverk och de rådande förhållandena med skogsnäringen.

Detaljritningarna beskriver hinder i vattendragen och visar förslag på lämpliga åtgärder hur dessa kan elimineras för att nå syftet att göra vattendragen tillgängliga för transporter. Hindren utgjordes av ansamlat ”bråte” och ”vrak” (ansamling av omkullfallna träd), så kallade ”lågor” (döda liggande träd och trädstammar). Därtill fanns naturliga hinder som av sten och berghällar, stenvad och ställen där åkrökar behövde rätas ut. Vidare fanns vattenverk och fördämningar (kvarnar, sågar, sågkvarnar, dammar, järnbruk) och fiskeverken att ta hänsyn till. Ritningarna visar i detalj de olika vattenverkens placeringar och hur tillhörande fördämningar är uppbyggda. Exempel härpå är Nissafors och Gyllenfors. Därtill ges anvisningar på hur redan befintliga anläggningar behöver byggas om för att anpassas för flottningens behov. Framkomligheten för timmerflottningen genom vattenverk och anläggningar i strömfåran är tydligt markerade i detaljritningarna.

Flottning i Nissan bedömdes möjlig att utföras från Unnaryd och nedströms. Till Unnaryd kunde timret framköras vintertid, för att senare läggas samman i mindre flottar, 4-6 meter breda, för flottning till Nissafors och vidare. Uppströms Unnaryd bedömdes ån grund och stenrik och inte möjlig att flotta annat än att sten och vrak undanröjdes, vilket krävde stora arbetsinsatser. Om dessa åtgärder ändå vidtogs fanns då möjligheter att kunna flotta löst timmer från Ryds kvarn till Unnaryd.

För åtgärder på 36 platser i Nissan nedströms Unnaryds kvarnfall och till utloppet i Västerhavet beräknades åtgå 22 900 dagsverken.

[56] Krigsarkivet: Handritade kartverk, 1745, Band 4; SE/KrA/0057/Militärgeografi/FII Volym nr 6. Beskrivning över Nissa och Laga strömmar av Nils Gyllenstierna; Topografiska kartor XX:33. Se även Bexell 1923, s. 205.

Figur 23. Detaljritning nr 36 uppmätt den 2 september 1745 av Nils Gyllenstierna.

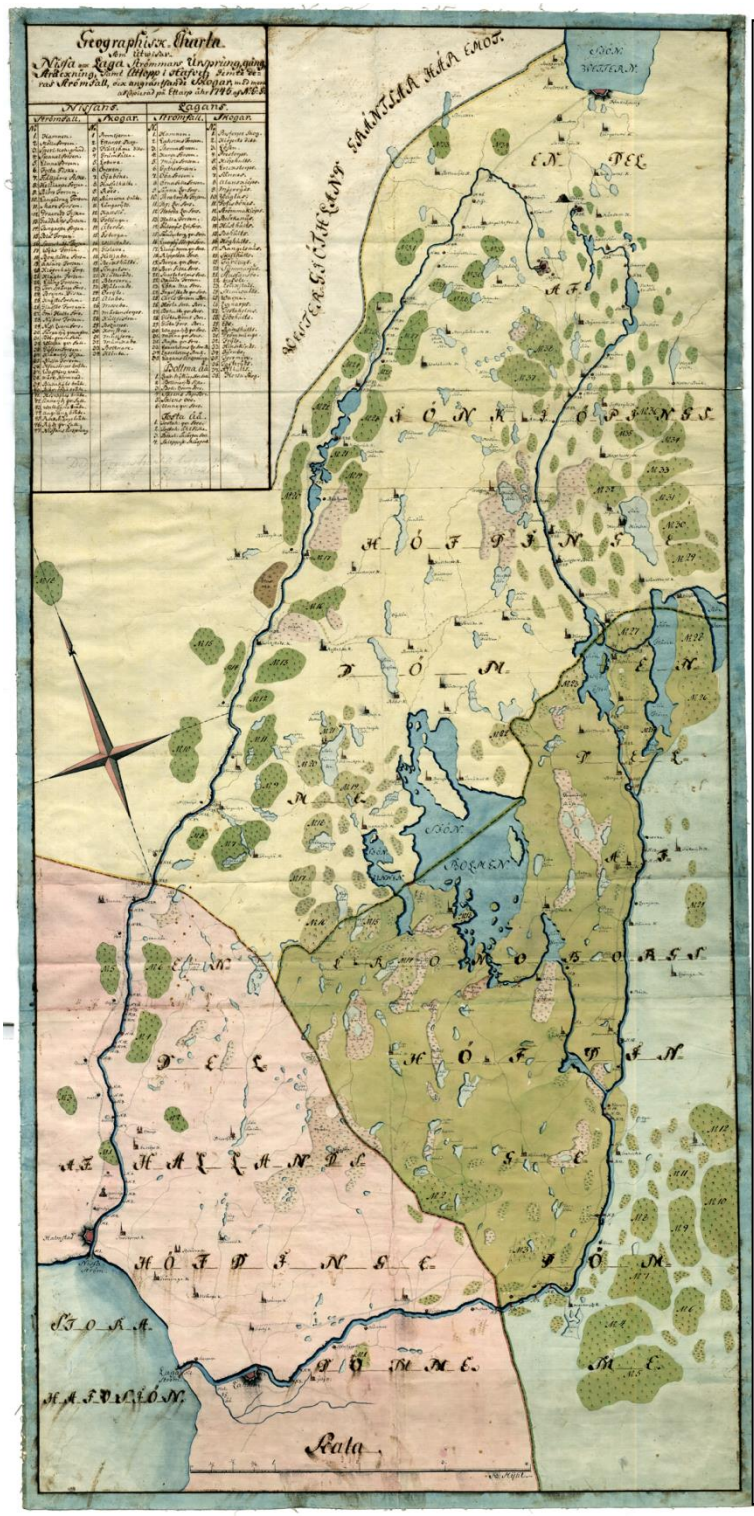
Ritningen visar hinder med bråte vid Ulvestorp samt åtgärdsförslag på hur åfåran kunde uträtas (**c**). Den röda streckade linjen i åfåran utvisar lämplig flottväg (**a–b**). Observera den detaljerade profilen nederst i bilden. Här ses åns bottensektion samt de jordmassor och bråten som föreslogs kunna undanröjas för att skapa flottväg. För att räta ut åfåran (**c**) behövdes 9 600 kubikfot jord grävas bort och för detta arbete beräknades åtgå 150 dagsverken. Här fanns även flera vrak med lågor (döda trädstammar) och träd. För att röja undan vraket (**d**) med 330 trädstammar beräknades åtgå 800 dagsverken. Alternativ (**e**) kunde ej röjas utan stora kostnader. Källa: Krigsarkivet.

Flottningsprojekteringen innefattade även bedömning av krono- och frälseskogarnas bestånd närmast de planerade flottningsåarna samt omkring sjöarna Unnen, Bolmen och Vidöstern. Kronoskogvaktare och ”gamla män” utförde beräkningar av de skoglika förhållandena och inkom med ”berättelser”. Sammanlagt granskades 72 skogsområden, varav 34 utmed Nissans och 38 i Lagans avrinningsområden.

Beskrivningarna finns sammanställda i en journal med redogörelser över skogarnas bärkraft och brukbarhet som avnämare för kronans behov.

"EN SKOGSFÖRDÄRVLIG FARSOT"

Gyllenstierna avgav en redogörelse över de berörda skogarnas allmänna tillstånd. En röd tråd rörande skogstillgångarna var hans uppmaning att skogarna långsiktigt bevarades från uthuggning och skövling. Han menade att virkestillgången var en viktig och nödvändig resurs för landets framtid och ekonomi.



Figur 24.

Geographisk Charta som utwisar Nissa och Laga Strömmars Ursprung, gång, sträckning, samt utlopp i Hafvet; jemte deras Strömfall, och angränsande Skogar, med mera. Af Copierad på Ettarp åhr 1745 af N:G:S:

1. Nissa: Strömmens Uthlopp, des Hambn och Upplastnings: Plats. Geometrice affmätt d: 6 och 7 augusti 1745.

2. Mölle: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 9 augusti 1745.

3. Sperlingsholms: Koohags: Gründ uti Nissan. Geometrice affmätt d: 9 augusti 1745.

4. Sckakell: Forssen uti Nissan. Geometrice affmätt d: 10 augusti 1745.

5. Forsbacka eller Linne Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 10 augusti 1745.

6. Fosta: Fiske, uti Nissan. Geometrice affmätt d: 12 augusti 1745.

7. Fiälljeme: Fiske uti Nissan. Geometrice affmätt d: 12 augusti 1745.

8. Helliarpe: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 13 augusti 1745.

9. Biörs: Forssen uti Nissan. Geometrice affmätt d: 14 augusti 1745.

10. Marbecks, eller Langedrags: Forssen uti Nissan. Geometrice affmätt d: 14 augusti 1745.

11. Mare: Forssen uti Nissan. Geometrice affmätt d: 16 augusti 1745.

12. Draereds Fiske. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 17 augusti

Figur 24. Geografisk karta utvisande prospektering för timmerflottning i **Nissan**, **Lagan**, **Bolmån** och **Toftaån**. Kartan visar åarnas sträckning, strömfall samt angränsande besiktigade skogar. I Nissan dokumenterades 47 platser, Lagan 35, Bolmån 6 och Toftaån 4. Till varje kartlagd plats i åarna hör en detaljritning.

Källa: Krigsarkivet.

14. Tangarpe: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 19 augusti 1745.

15. Blå: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 20 augusti 1745.

16. Spenshulte: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 21 augusti 1745

17. Wijks: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 22 augusti 1745.

18. Book: Slätte: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 23 augusti 1745.

19. Ååkiärrs: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 23 augusti 1745.

20. Klöfvehalls: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 24 augusti 1745.

21. Kiägle: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 21 augusti 1745.

22. Liüng: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 27 augusti 1745.

23. Torups: Spånge Fors. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 27 augusti 1745.

24. Bränne: Fiske. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 28 augusti 1745.

25. Knyste: Forsen, samt Rydö Bruk. uti Nisssan. Geometrice affmätt d: 29 augusti 1745.

26. Glassbo: Forssen, samt Rydö: Holmar. Uti Nissan. Geometrice affmätt d: 2 september 1745.

27. Örnabecks Hulte: Fors. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 3 september 1745.

28. Nybro: Forssen. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 4 september 1745.

29. Nissaryds: Qvarn Fors. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 4 september 1745.

30. Färgaryds Qvarn Fors. Uti Nissan. Geometrice affmätt d: 4 eller 5 september 1745.

31. Bölaryds: Qvarn Fall. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 5 september 1745.

32. Willsta: Qwarn Fall. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 5 september 1745.

33. Gyllen: fors Järn: Bruuk. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 6 och 7 september 1745.

34. Kiälleryds: Åhlefiske uti Nissan. Geometrice affmätt d: 9 september 1745.

35. Nissa Fors Järn: Bruuk uti Nissan. Geometrice affmätt d: 10 och 11 september 1745.

36. Ulfves: torps Bråte. uti Nissan. Geometrice affmätt d: 12 september 1745.

De för kronans behov inventerade skogarna i Jönköpings län och Kronobergs län visade sig vara illa medfarna – det mognaste timret var alltför hårt avverkat. Gyllenstierna skrev: ”Ja, man skulle vid Markarydstrakten knappast finna en duglig och växande fura, som genom förenämnda trädavverkning ej är skadad och därför vid första storm blåser överända.”

Den omfattande tjärframställningen hade gått hårt åt skogarna och bedömdes av Gyllenstierna som en ”skogsfördärvlig farsot”. Den tämligen oreglerade tjärframställningsverksamheten gick ut på att tjärveden togs av träd i tillväxt istället för gamla stubbar och rötter. Detta ”missbruk” av skogen ville han förbjuda. Gyllenstierna uppmanade allmogen att spara ungskogsbestånden för återväxt. Den småländska allmogen gick då i svaromål och förklarade sitt förfarande med att tjärframställningen var enklare att utföra med trävirke än med stubbar. Tjärbränningen gav bönderna i Jönköpings och Kronobergs län nödvändiga inkomster som kompensation för den magra jorden som inte gav tillräckligt med föda. För sin överlevnad tvingades man inköpa spannmål för magra extrainkomster.
Körslor till järnbruken och tjärbränningen gav därtill nödvändiga men ringa extrainkomster. Dessa gick i stora delar till betalning av kronans dryga utlagor. Den hårt ansträngda allmogen menade att om skattebördan lättade var man beredd att spara skogarna och ta tjärved ur stubbar och rötter även om denna metod krävde mer tid och arbete.

För Nissans del kartlades 34 utredda skogsskiften eller skogsområden. Skogarna uppgavs generellt vara uthuggna eller mest bestå av ungskog. Bäckshults frälseskog beskrevs dock som den bästa och mognaste timmerskogen i Mo härad. Den var dock hårt uthuggen till timring och kolning och dessutom reserverad för järnbruken Nissafors och Gyllenfors och därmed inte aktuell för kronans behov. Bottnaryds krono- och prästskog bedömdes som den yppersta timmerskogen i trakten, med bland annat storvirke. De bästa bokskogarna hörde till Fållinge och Isberga. Ek och fur kunde köpas från de vid vattendragen närbelägna säterierna och frälsegårdarna. Tjänlig ek till skeppsbyggen fanns på ägorna till Toftaholms och Erikstads säterier vid Bolmen.

Ett annat hot mot det växande skogsbeståndet var det pågående missbruket att slösaktigt såga mer än vad som var skattlagt och därtill ta ungskog vid den ”myckenhet” av skattlagda och oskattade sågkvarnar som fanns i trakten. För att spara växande skog föreslog Gyllenstierna åtta tums bredd som minimum på sågbrädorna mot de 4–6 tum som då ofta lär ha sågats ur de unga trädstammarna. Han uppmanade den så kallade skogsbetjäningen; hejderidarna[57], skogvaktarna, länsmän och kronans representanter – de som höll uppsikt på skatte- och kronoskogarna, att tillse att de skattlagda sågkvarnarna inte sågade fler tolfter än de var skattlagda för.[58] Endast det största och mognaste timret fick avverkas och ungskogen måste sparas på tillväxt annars blev såginnehavarna skyldiga att betala vite.
Flottningen skulle givetvis underlätta transporten av timmer, men samtidigt kunde det medföra ett för hårt uttag av timmer som enligt Gyllenstierna kunde leda till utdöda skogar, vilket riskerade att hemman och järnbruk blev ödelagda på grund av bristande virkestillgång. För att spara skogen föreslog Gyllenstierna att högst 1/20 del av varje utvalt skifte eller skogsområde fick huggas per år för kronans behov. De redan hårt utsatta järnbruksskogarna var fredade från avverkning för kronans behov.

[57] Hejderidare: (förr) person som (ursprungligen till häst) utövade den omedelbara vården av o. uppsikten över kronans skogar inom ett visst större område (i allmänhet ett härad), kronojägare; förr även titel på skogvaktare vid större gods i Skåne. Källa: Svenska Akademiens ordbok, SAOB.
[58] Tolft är en räkneenhet för tolv enheter av samma slag, jfr dussin. *Tolft* användes särskilt för bräder av olika slag, men också för hjulekrar och pilar; även för smiden som liar. Den svenska trävaruexporten räknades fram till 1864 i tolfter, därefter i kubikfot fram till 1881, därefter i kubikmeter. Källa Wikipedia.

FLOTTNINGSANVISNINGAR

I Gyllenstiernas undersökningsförrättning står att läsa en rad praktiska anvisningar om hur flottningen skulle bedrivas. En rekvisition på de timmersorter som var ämnade för de Skånska fästningsbyggnaderna krävdes årligen. Hejderidaren och skogsbetjäningen utstämplade ”storvärke”, timmer, bjälkar och sparrar till högst 1/20 på varje utvald skog. Timret skulle huggas i december och januari. Det barkades på fyra sidor för att lättare transporteras och flottas och i sista vinterföret skulle det köras till respektive flottningsställe. Ektimmer måste för tyngdens skull torka ett år innan det flottades men även det övriga timret rekommenderades att torka ett år innan det flottades. Februari och mars månader var de lämpligaste att köra ut timret till sjöarna och åarna. På sjöarna lades timret ut på isen formerat i flottar vilka efter att sjön blivit isfri samlades i större flottgodsenheter. All flottning i Nissan och Lagan måste ske strax efter högsta vårvattnet – ”dock böra strömmarna ej vara brädfulla utan något lägre vatten.”

Den första möjliga flottningsplatsen i Nissan från dess källa var nedströms Unnaryds kvarnfall. Uppströms Unnaryd var det inte möjligt att bedriva flottning, det var inte lönsamt eller ens möjligt att där undanröja hindren i form av sten och småskär och dessutom var ån ställvis alltför krokig för att få fram timret. I dessa trakter fanns timmer att hämta från skogar längs ån och från Bottnarydstrakten samt från Västergötland. Virket föreslogs framköras till Unnaryds krog och på våren lades timret samman i mindre flottar som flottades till Nissafors bruk och därifrån vidare nedströms ån. Vana flottkarlar som ansvarade för och ombesörjde hela flottningen planerades rekryteras från Trollhättetrakten kring Göta älv eller från trakterna kring Mörrumsån. All nödvändig handräckning som erfordrades skulle allmogen stå för mot ersättning.

I Långarydstrakten hade timmerflottning bedrivits i Nissan alltsedan 1600-talet av allmogen och deras kunskaper skulle nu också tillvaratas menade Gyllenstierna.

I vilken omfattning upprensningen av åarna blev genomförda är oklart. Den noggranna prospekteringen bör dock ha lagt grund för den kommande flottningsverksamheten. Under 1800-talet rensades Nissan i samverkan mellan socknarna för att skapa möjligheter att få avsättning för skogsprodukter genom timmerflottning som senare utökades till ”stordrift” för Sydsverige under 1900-talets förra hälft.

FÖR RIKETS BÄSTA – GYLLENSTIERNAS FÖRSLAG PÅ ETT UTVIDGAT TILLVARATAGANDE AV RIKETS SKOGSTILLGÅNGAR

Gyllenstierna bedömde att berörda skogar längs Nissan och Lagan endast räckte till brukens, allmogens, samt till de skånska fästningarnas sparsamma behov. Därutöver fanns intet mer att hämta menade han. Mot bakgrund av Gyllenstiernas nyvunna erfarenheter och för rikets bästa presenterade han efter moget övervägande ett förslag som gick ut på att projektera möjligheterna att få fram timmer ur de norrländska skogarna längs vattendrag i Hälsingland, Ångermanland särskilt vid Härnösand samt Västerbotten (som då innefattade hela övre Norrland) och Österbotten med älvar med utlopp i Bottenviken. Där, menade han, …”måste finnas gräslig stor skog av mest spirträ och storvirke”. Denna del av landet var tämligen glest bebodd och stora virkestillgångar ruttnade bort, ett stort kapital gick till spillo som riket inte drog nytta av. – ”Det ömmar mig att påtänka, huru mycken inkomst riket har behov, och huru litet därav äger, än mera skulle det vara bedrövligt, om slika möjliga fördelar skulle försummas” skrev Gyllenstierna. Han såg även möjligheterna i stora inkomster genom export av trävirke. Skogsprodukter som mast- och spirvirke, timmer, bräder och tjära kunde inbringa riket stora inkomster genom export till skogsfattiga länder.
Gyllenstierna understår sig att i underdånighet låta projektera dessa strömmar och undersöka angränsande skogars bärkraftighet. Han påtalade nogsamt att timmerhandeln lämpligen bedrevs

som **regale**, det vill säga under överinseende av kronan, och inte genom entreprenad. Inkomsterna skulle tillfalla staten och inte hamna i enskilda mäns händer. Gyllenstierna avslutade med följande visionära slutsatser:
”Denna projekterade masteträds- och timmerhandel, enär den kommer igång, torde framledes bliva en av rikets största inkomster.”

Allmän organisation och regelverk kring timmerflottning

Den första lagstiftningen som anses beröra flottning generellt stadgades den 12 april 1739. Enligt förordningen hade allmogen och borgerskap rätt att bedriva flottning genom så kallad **kungsådra** och i allmänna farleder vilka ej fick dämmas, överbyggas eller hindras med fiskeredskap.[59] Denna förordning kom även att senare gälla för kraftverksanläggningar, då flottningen blev ersatt för intrången.[60] Bestämmelserna om kungsådra upphörde att gälla genom tillkomsten av 1983 års vattenlag.

År 1811 ålades landshövdingarna att jämka mellan flottningens och markägarnas intressen och därtill utfärda regler om tider och villkor för flottningen.[61]
Den 30 december 1880 fick flottningsverksamheten ett tydligt regelverk genom ”Kongl. Maj:ts nådiga förordning om allmän flottled” med tillhörande Flottningsstadga. Förordningen innebar att strandägarnas vetorätt upphörde, att allmän flottled kunde inrättas mot strandägarens vilja, om landshövdingen bedömde att flottleden var till nytta för det allmänna.[62]

De under 1800-talet tidigare bildade flottningsbolagen omvandlades nu till flottningsföreningar vars stadgar reglerades av länsstyrelserna vilka även svarade för inrättande av flottleder. Enligt stadgan stod det var och en fritt att bedriva flottning under förutsättning att man tillhörde en flottningsförening. Utifrån rättsliga principer uppdelades flottlederna i allmän och enskild flottled. Den allmänna var av myndighet insynad och av flottningsförening förvaltad, den enskilda av enskild person eller företag förvaltad, där tillstånd för flottning erfordrades av strandägare eller annan ”som råder över vattnet”.[63] De slutgiltiga bestämmelserna kring flottningsorganisationen tillkom genom **1918 års Vattenlag** och **Lagen om flottning 1919**.[64]

En del av länsstyrelsernas uppgifter gällande flottningsärenden överfördes nu på de nyinrättade vattendomstolarna vilka bland annat fastställde vilka vattendrag som hade status av allmän flottled, de beslöt om ny allmän flottled och upprättade föreskrifter för flottledernas användning.[65]
Flottningsföreningens uppgift var att ombesörja det praktiska kring flottningen, underhålla flottleden och ansvara för den ekonomiska redovisningen. Flottleden kunde indelas i distrikt för rättvis fördelning av flottningskostnaderna. Föreningen inrättade en styrelse vald av en flottningsstämma. Styrelsen utsåg en flottningschef och under denne fanns en förman med flottningslag som svarade för en sträcka i flottleden.

[59] Nationalencyklopedin Bd 6, 1991, s. 402; Ahlbäck och Albertsson, 2006, s. 32. År 2006 utkom Arnold Ahlbäcks och Rolf Albertssons bok om "Flottning och flottleder i södra Sverige" vilken ger en god beskrivning av den flottning som bedrevs i flera av de större åarna med tillflöden i södra Sverige. Merparten av texten i kapitlet är hämtat ur Ahlbäcks och Albertssons bok samt från Magnusson 1988, 2001.
[60] NE Bd 6, 1991, s. 402.
[61] Ahlbäck och Albertsson 2006, s. 33.
[62] Ahlbäck och Albertsson 2006, s. 33
[63] Ahlbäck och Albertsson 2006, s. 34.
[64] Svensk Uppslagsbok, 1948 Bd 9, s. 1016; Nationalencyklopedin, Bd 6, 1991, s. 402.
[65] Ahlbäck och Albertsson 2006, s. 34.

Flottning på Nissan under 1800- och 1900 talen

På Nissan bedrevs viss husbehovsflottning på 1800-talets förra hälft inom ramen för småskaliga industriers ändamål[66] och under 1800-talet utövades samarbete mellan socknarna med att rensa upp Nissan för att förbättra möjligheterna att få avsättning för skogsprodukter.

Flottningsverksamheten utökades under 1800-talets senare hälft i samband med att sågverksindustrin byggdes ut och massaindustrin växte fram**.** Den snabba industriutvecklingen medförde behov av att organisera flottningen i allmän flottled och ställa i ordning Nissan med biflöden.
Utbyggnaden av flottleder blev avgörande för framväxten av den svenska skogsindustrin under 1900-talet. Gösta Magnusson, inköpare för Pappersbruket Hylte Bruks AB, menade att flottleden i Nissan gav samma socio-ekonomiska effekt som när en järnväg i en bygd drogs fram. – ”Flottleden och järnvägen hade det gemensamt, att de drogs genom ett jungfruligt, väglöst land och fick ett bondesamhälle som berördes att blomstra.”[67]

Den 2 juli år 1890 inrättades Nissan som allmän flottled, en sträcka från södra Gussjöns utlopp till Reftele sockengräns. Det dröjde med iordningsställande vilket medförde att flottningen fick upphöra tills ett nytt beslut och godkännande togs, vilket skedde den 30 april 1892. Enligt beslut den 20 december 1912 utökades flottleden i norr från Västra Jära bro i Mulseryds socken till Nissans utlopp ur Södra Gussjön samt nedströms från Reftele sockengräns till Oskarströms sulfitaktiebolag i Halland.[68]

Flottleden i Nissan utbyggdes med flottningsrännor förbi fallen, gånglänsar anlades och en rad anordningar tillkom för flottning över sjöarna. I flottlederna utfördes strömrensningar, anläggande av spardammar för vattenmagasinering anläggande av ledkistor, strandskoningar och flottningsrännor. Vid Nissans ävjor lades länsar för att leda virket genom åkrökarna. Det lär ha funnits ungefär tio flottningsrännor i Nissansystemet[69] bland annat vid Hoppebo, Nissafors, Gyllenfors i Gislaved och Smålandsstenar samt i flera av biflödena.

[66] Ahlbäck och Albertsson 2006, s. 118.
[67] Magnusson 2001, s. 8 f.
[68] Ahlbäck och Albertsson 2006, s. 120 f.
[69] Värnamo Nyheter 15 januari 1994.

Figur 25. Flottning i Nissan i trakten av Smålandsstenar/Skeppshult på 1930-talet.
Med länsar delades flottgodset dels i sågtimmer till lokala sågverk (vänstra halvan), dels i massaved (högra halvan) till bland annat pappersbruket Hylte Bruks AB.
Arkivbild, Villstads hembygdsförening.

Nissan indelades i 14 flottningsdistrikt för att kostnaden för utnyttjad del i flottleden skulle bli rättvist fördelad. Flottning fick bedrivas året om, dock med viss inskränkning under sommarmånaderna juli och augusti. Fiskens fria gång fick inte hindras och laxtrappor skulle skyddas. Vid lågvatten skulle flottningen prioriteras före vattenverkens drift. Intrång eller skador på dessa skulle ersättas.

Flera av Nissans biflöden inrättades som allmänna flottleder. Dessa var **Radaån** (1909), **Valån** (1919), **Klubbån** (1922) och **Svanån** (senare delen av 1920-talet) samt **Stengårdshultasjön** (1907). Även biflödet **Västerån** var i slutet på 1800-talet en flottled nyttjad av hävd, men som före 1920 befanns dess status som allmän flottled vara nedlagd. Flera av dessa biflottleder avvecklades eller uppgick i Nissans flottningsförening. År 1941 slogs Nissaåns flottningsförening samman med Svanåns och Valåns flottningsföreningar varpå **Trollsjöarna** och norra och södra **Vallsjön** införlivades. Därtill flottades en del längs mindre vattendrag.[70]

[70] Ahlbäck och Albertsson 2006, s. 121.

Figur 26. Flottgods på Hammarsjön. Foto: Arkivbild, Norra Hestra hembygdsförening.

Flottningen fick stor betydelse för de skogrika bygderna. Vägar för timmertransporter var i det närmast obefintliga. Flottningen gav skogsägarna en ny inkomstkälla och därtill tillkom värdefulla arbetstillfällen i tid av järnbrukens avveckling. Både timmerskogarna och de klena massavedsskogarna nådde nu via vattendragen fram till sågverken och massafabrikerna.

Massaved i stora mängder flottades till pappersbruken **Hylte Bruks AB** (1907), **Rydö Bruk AB** (tidigare järnbruk, 1887 träsliperi, från 1897– sulfitmassa till 1944), **Nissaströms Pappersbruk** och **Oskarströms sulfit AB** (1907–1965). Längs inventerad åsträcka inom Jönköpings län betjänade flottningen massaindustrier som ersatte avvecklade järnbruk vid Spaafors och Nissafors (träsliperi 1909/1910–1956), samt en rad sågverk bland annat vid Unnefors, Spaafors, Smålandsstenar, Bölaryd.

Figur 27. Timmersläpp i Nissan vid Hestraviken. Foto: Arkivbild, Norra Hestra hembygdsförening.

Flottande större företag var Smålandsstenars Ångsåg och Nissafors fideikommiss. Massaved flottades av Nissafors Träsliperi, Nissaströms AB och Hylte Bruks AB.
Tidigare hade Mohäradssågen vid Viksjön och en dansk firma, Harald Tjär, flottat timmer i Nissan. Efter att pappersbruken i Oskarsström och Nissaström lagts ned gick det mesta av flottgodset till Hylte Bruks AB och Ångsågen i Smålandsstenar. Den största kvantiteten av massaved gick till Hylte Bruks AB.

När flottningen på Nissan var som störst omfattade verksamheten omkring fem procent av landets totala flottningsverksamhet. Den sammanlagda sträckan av Nissan och dess biflöden som allmänna flottleder uppgick till 200 kilometer och anses därmed som den längsta i södra Sverige.[71]
Den totala flottledslängden i södra Sverige (utom mindre allmänna flottleder utan flottningsföreningar) uppgick i slutet på 1930-talet till drygt 2000 kilometer.[72]
Mängden flottgods i Nissan med biflöden uppgick 1922 till ungefär 107 000 m^3och på 1950-talet betydligt lägre nivå med 30 000–40 000 m^3.[73]

[71] Ahlbäck och Albertsson, 2006, s. 122.
[72] Ahlbäck och Albertsson, 2006, s. 41 f.
[73] Ahlbäck och Albertsson, 2006, s. 123.

Figur 28. Flottning i fallet vid Nissafors bruk. Flottgods på väg till Hylte Bruk. I bakgrunden skymtar brukets tvättstuga. Arkivbild, Norra Hestra hembygdsförening.

Det mesta av virket flottades ägovis, så kallad särflottning. Skogsägarna lade själva upp stockarna vid vattendragen där virket skulle tippas i. De sågverk och industrier som hade för avsikt att flottlägga virke anmälde detta till flottningschefen. Allt virke som rullades i vattnet vid den allmänna flottningen var försett med ägarens/företagets inregistrerade märke, ett så kallat vattenmärke som måste vara inslaget på stocken. Det skulle vara lätt att avläsa om virket kom att blandas.[74]

I vissa vatten lades flottgods vintertid på is för att invänta islossning. I övrigt inleddes säsongens flottningsarbeten i april, den bedrevs bäst vid vår- och höstflod. Vattenflödena var förr innan utdikningarna mer kortvariga och inte så våldsamma. Flottgods som kom från Nissans övre lopp hann inte under en säsong alltid nå sitt mål utan fick då övervintra i Nissansjöarna i ringbommar på väg till Hylte Bruk.[75]

Under högsommaren vid lågvatten i åarna bedrevs flottning i sjöarna. Flottgodset drogs i stora bommar i vilka det lösa virket var ingärdat med stockar i länsslanor, sammanlänkade med patentkoppel, en ihopsättningsanordning till en ring. Dessa så kallade ringbommar kunde inrymma omkring 3000 kubikmeter flottgods. I äldre tider fanns inga anordningar att dra ringbommar, utan man fick helt enkelt invänta rätt vind för att få virket över sjön.
Senare drogs ringbommarna via ett gångspel från en träplattform där 4–6 man gick runt en upprättstående kubb kring vilken en grov flottlina virades som i andra änden satt fäst på bommen. Detta förfarande ersattes senare med varpbåtar. På Nissansjöarna började man på 1920-talet använda två stora flatbottnade varpbåtar i trä, vilka var lokalt tillverkade av båtbyggare i Algustorp. Varpbåtarna var försedda med varpspel, vilka liksom propellrarna drevs av tändkulemotorer. Varpspelets stålvajer fastsattes i ena änden i ett stadigt landfäste, där man ville

[74] Magnusson 2001, s. 12.
[75] Magnusson 2001, s. 12 f.

föra bommen och båten fästes vid bommen. Senare ersattes träbåtarna av varpbåtar byggda i plåt.[76]
Nissan var den flottled i södra Sverige som hade flest sortiment i flottgodset. I början av 1800-talets flottningsepok bestod flottgodset av timmer. Efterhand kom dock massaveden att utgöra det mesta av flottgodset. Därtill flottades även pålar, slipers, pitprops, fyrskrätt virke med mera för export till Danmark, Tyskland och England via Halmstad. Fyrskrätt virke var handbilade bjälkar och sparrar. Pitprops var gruvstöttor som användes i de engelska kolgruvorna. Pitpropsen hade i högre grad varierade längdmått än massatimret och var därför mer arbetskrävande än massaveden som var kapad i standardlängder. Det förekom dessutom en rad komplicerade kombinationer av olika måttangivelser. Sparrar kunde t.ex. ha danska längdmått kombinerade med engelska tvärmått. Flottgods längre än tolv meter mottogs inte för flottning i Nissan utan styrelsens särskilda medgivande. Det fanns särskilda bestämmelser kring barkningen. Timret skulle i allmänhet flottas rundbarkat men pitprops var randbarkat.[77]

Nissansystemets flottning lär ha omfattat ett 40-tal socknar i Jönköpings, Hallands och Älvsborgs län.[78] För Nissan med biflottleder uppgick antalet anställda årligen till ett drygt 70–tal. Flest anställda var åren 1928–1933 med 101–130 personer i flottningstjänst. Arbetsstyrkan bestod som mest år 1928 av 130 man.[79] Flottningen var säsongsarbete och utfördes av folk från bygden längs flottleden. Kulmen av anställda nåddes tidig vår då flottgodset med vårflödena skulle föras från bäckar och åar ut i huvudfåran.

En flottningschef svarade för flottningsföreningen, därunder fanns förmän med sina lag som svarade för en tilldelad sträcka av flottleden.[80] Flottlagen bestod av skogsarbetare som alternerade med virkesavverkning under vintern och av lantbrukare från byarna som gavs möjligheten till extrainkomster.[81] Förutom själva flottningen bestod arbetet i att sköta länsar, reparera och underhålla flottrännorna, smida flottpikar och se över båtarna. Därtill rensades Nissan två gånger om året. Flottaren uppbar stor erfarenhet och stort kunnande att hantera virket och var snar och kunnig att lösa olika situationer som kunde uppstå vid till exempel brötning.[82]

Följande är en berättelse av flottarminnen av Erik Andersson:

> Erik Andersson i Mårtenstorp har berättat om sitt arbete som flottare. Han var under många år förman för det flottningslag, som hade hand om flottningen från den plats där Radån mynnar ut i Nissan och ner till Norra Gussjön. Han tyckte att det var det roligaste och intressantaste arbete han haft. Arbetet började med att när timmer och massaved huggits ner, skalats och fått torka, så kördes det till en lämplig plats utmed Nissan. Stockarna staplades i stora högar och om det var en sluttning ner mot ån gick det lättare att rulla i stockarna. Det var ett tungt arbete att med en lång stång med en s.k. pik i ena änden gå utmed ån och få stockarna att flyta iväg. Ibland gick det bra, ibland ”brötade” det ihop sig, så man visste inte var man skulle börja få loss stockarna.
> I Nissan fanns det många hålor där stockarna stannande upp. En sådan är ”Hattahålan”. Den har fått sitt namn därför att man hittade en hatt där efter en man som hade drunknat.

[76] Magnusson 1988.
[77] Ahlbäck och Albertsson 2006, s. 120 f.
[78] Ahlbäck och Albertsson, 2006, s. 119.
[79] Ahlbäck och Albertsson, 2006, s. 185.
[80] Ahlbäck och Albertsson, 2006, s. 125.
[81] Magnusson 1988.
[82] Magnusson 1988.

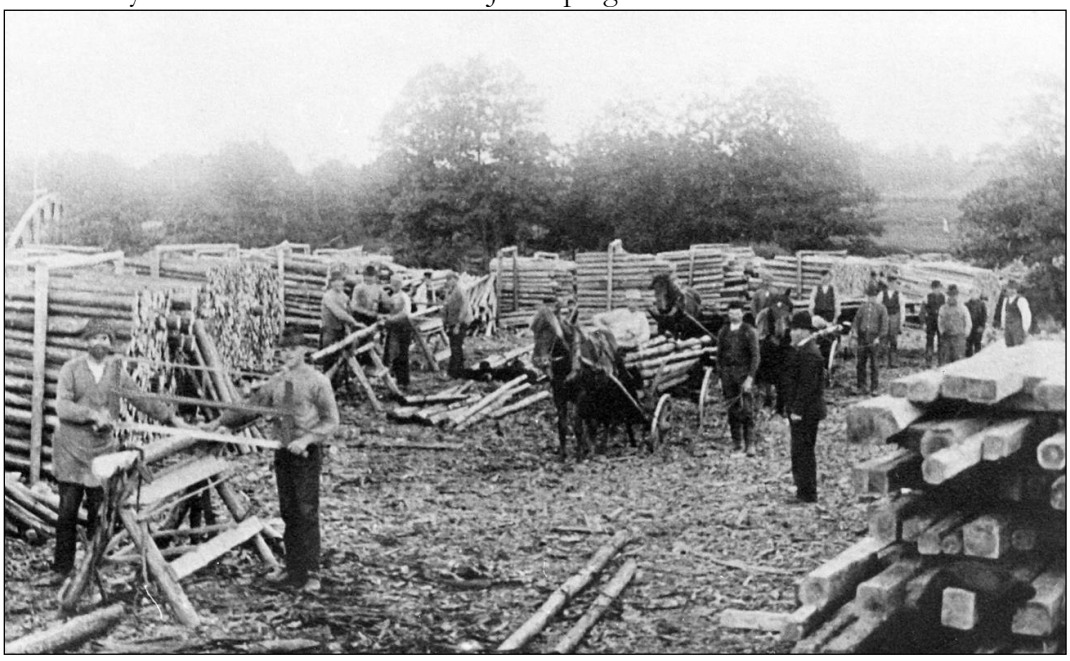
För att komma nära en sådan ”bråte” brukade flottarna bygga en pråm av en 7-8 st. 4 m. långa stockar och spika bräder över. Sen sköt de ut den i vattnet och en man stod på pråmen och försökte få loss stockarna.
Erik berättar hur han en gång föll i vattnet och blev genomblöt. Han tog av sig alla kläderna, vred ur vattnet och klädde på sig och fortsatte att arbeta till kvällen. Sen cyklade han hem och blev inte ens förkyld.
Timmer som inte flöt utan sjönk till botten kallades för dykare. Därför skojas det i bygden om att Nissasjöarna har träbotten.
Flottaren hade i slutet av 1920-talet 3 kronor om dagen.[83]

Flottningen upphör

Dröjsmål på massaved och som legat över ett år i vatten kom att bli en av anledningarna till att flottningen så småningom upphörde. Därtill började industrin efterfråga färskt obarkat virke för papperstillverkning istället för den helbarkade, torra massaveden man använt som kunde flyta på vattnet. En annan faktor var att lastbilar med tvåaxlad släpvagn tog på senare hälften av 1950-talet alltmer över virkestransporterna. Vid denna tid kom också den hydrauliskt drivna griplastaren som var banbrytande för lastning och lossning. Ytterligare en faktor var att kostnaderna för underhåll av flottnings-rännor och dammar ökade. Dessa var några väsentliga faktorer till flottningens nedgång och avveckling.[84]

Gösta Magnusson, inköpare för Hylte Bruks AB, såg ekonomiska och miljömässiga värden i att behålla flottningen. Ingen annan transportmetod kunde tävla när man lade miljösynpunkter på det hela. Därtill beklagade han djupt att en erfaren och skicklig yrkeskår tvingades upphöra.

Nissan avlystes som allmän flottled för Jönköpings län den 17 november 1988.[85]



Figur 29. "Barkabacken" i Smålandsstenar. Området låg vid Nissan i närheten av järnvägsbron.
Bilden visar lavor med pitprops/ gruvstöttor, vilka i stora mängder exporterades till England.
Foto från omkring 1900. Arkivbild, Villstads hembygdsförening.

[83] Upptecknat av Ingrid Hoff 1987-05-18. Arkivhandling, Öreryds hembygdsförening.
[84] Magnusson 2001, s. 13.
[85] Länsstyrelsen i Jönköpings län, ärende 1989-06-30 2479-9479-89.

Flottningslämningar

Ett drygt 30-tal platser med flottningsanknytning längs Nissan har inom ramen för Kultur Aqua inventeringen redovisats och förtecknats. Merparten är upplags-/iläggningsplatser för flottgods. Därtill finns lämningar som strandskoningar samt en flottningsränna noterad.

Flottningsanordningarna har efter flottledernas avhysande successivt rivits ut och de som blev kvar är numera mer eller mindre nedbrutna av tidens tand. Dessa lämningar finns framförallt i tillflödena till Nissan. I dessa kan man även se spåren efter grävda kanaler och anordningar för hålldammar. I Nissans flottningssystem inom Jönköpings län finns ännu två relativt intakta flottningsrännor, en i Nissan vid Gyllenfors i Gislaved och en restaurerad i Valån.[86]

Figur 30. I centrala Gislaved i det uppdämda Nissanfallet intill ståltuben för drivvatten till Gyllenfors kraftstation finns ännu flottningsrännan kvar. Foto från nordväst, 2014.

Den flottningsränna som idag kan ses vid Gyllenfors i Gislaved är uppförd omkring år 1936, samtidigt med den intilliggande kraftstationen. Rännan ersatte då en äldre på samma plats. Den nuvarande rännan är bevarad upp till 50 meters längd. Dess ursprungliga längd har dock varit omkring 150 meter. Rännan är uppbyggd av spåntad plank med utåtlutande sidor och plan botten och vilar i vaggor av sparrar som är fastbultade i längsgående stålbalkar. Flottningsrännan har ett centralt läge i den gamla industrimiljön i centrala Gislaved och representerar ett värdefullt industriminne kring den omfattande flottningsverksamhet som förr har bedrivits på Nissan.

[86] Nissan 137.

Kvarnar och sågar

Utnyttjandet av vattenkraften i Nissan har lång tradition, med rötter i medeltid. Trots att ån var svårbemästrad har dess vattenkraft tagits i anspråk alltsedan medeltid. Förr fanns en rad vattenverk i form av skvaltkvarnar, hjulkvarnar och sågkvarnar längs Nissans fall och strömsträckor. Ett av de äldsta arkivaliska beläggen för kvarnar i Nissan inom inventerad åsträcka härrör från år 1434 då Gislaveds kvarn omnämns; (**ena qwærn som heter) Gislawith**.[87]

Kartläggningen av Nissan år 1687 utvisar från dåvarande länsgräns i söder till Unnaryd i norr nio kvarnar, såväl hjulkvarnar som enfotakvarnar samt två sågkvarnar och en ödekvarn. Den tätaste förekomsten med fem anläggningar (tre enfotakvarnar, en hjulkvarn och en såg) fanns då samlade vid det centrala strömfallet (Gyllenforsen) i Gislaved på ömse sidor längs Nissans strömsträcka. Kvarnarna finns redovisade i Kvarnkommissionens protokoll från år 1697, där flera av dem beskrivs redan då som uråldriga eller gamla.[88]

I åns nordliga, del uppströms Unnaryd, redovisas i kartläggningen av Nissan farbarhet 1737 åtta kvarnar och fyra sågkvarnar samt två ödelagda kvarnfall. Vattendraget var här mindre och kunde bättre bemästras. Flera av strömfallen har utnyttjats för kvarn- och sågdrift in i 1900-tal.

I Nissanutredningen från år 1745 gällande flottningsutredningen anges sammanlagt 15 kvarnplatser och en såg längs åsträckan som motsvaras av nuvarande Jönköpings län. Flera av åns fall söder om Unnaryd är idag borta, dessa har undanröjts i samband med att ån rensades för timmerflottningens behov. De större och centrala fallen som tidigt utnyttjades för kvarnverksamhet kom senare att byggas ut för järnbrukens behov, som Spaafors, Unnaryd, Nissafors och Gyllenfors.

Ett drygt 20-tal kvarnplatser har rekognoserats inom Kultur Aqua projektet varav tio är platser med lämningar (till exempel kvarngrunder, damm-lämningar, kvarnstenar) och cirka 13 är uppgifter om kvarnar framförallt hämtade ur äldre kartmaterial. Ett drygt tiotal sågplatser har lokaliserats bland annat utifrån karthandlingar och flera sammanfaller med kvarnplatser. Fallen har nyttjats under tämligen långa tidshorisonter; enfotakvarnarna har ersatts med hjulkvarnar, vilka allteftersom har byggts ut. Masugnar, järnbruk och massafabriker har etablerats vid tidigare kvarnfall. Den mest koncentrerade strömsträckan med tätast förekomst av vattenverk fanns vid Gislaved.

Lämningarna och kvarstående byggnader vi ser idag kan oftast relateras till 1800-tal, men utifrån kartor och kvarnkommissionens handlingar framgår tydligt att platserna representerar lång kontinuitet av vattenkraftsutnyttjande och i flera fall av förändrade verksamheter.

Idag återstår tre kvarnbyggnader och tre sågbyggnader längs inventerad åsträcka.

[87] Agertz 2008, s. 95.
[88] Nissaströmmen, avmätning, 1687, renovation 1737, akt E 41; Rydén 1972, s. 90 ff.

Kvarnar och sågverk

HOPPEBO KVARN

Hoppebo kvarn (numera Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun), uppfördes på senare delen av 1760-talet och då anlades även en dammanläggning.[89] Kvarnen byggdes om år 1920 då vattenhjulsdriften ersattes med turbindrift. En elgenerator levererade ström till Unnefors och Långarum.

Figur 31. Hoppebo kvarn på Nissans östra sida innan fördämningen revs ut år 2006. Foto från väst.

Kvarnen är inte i drift, dess kvarninredning är dock bevarad med maskiner från 1920- och 1930-talen. I miljön ingår mjölnarstuga, magasin samt smedja. Ingen dammanläggning bevarad.

Hoppebo kvarn är av länsstyrelsen utvärderad som kulturhistorisk intressant industri, klass 1.[90]

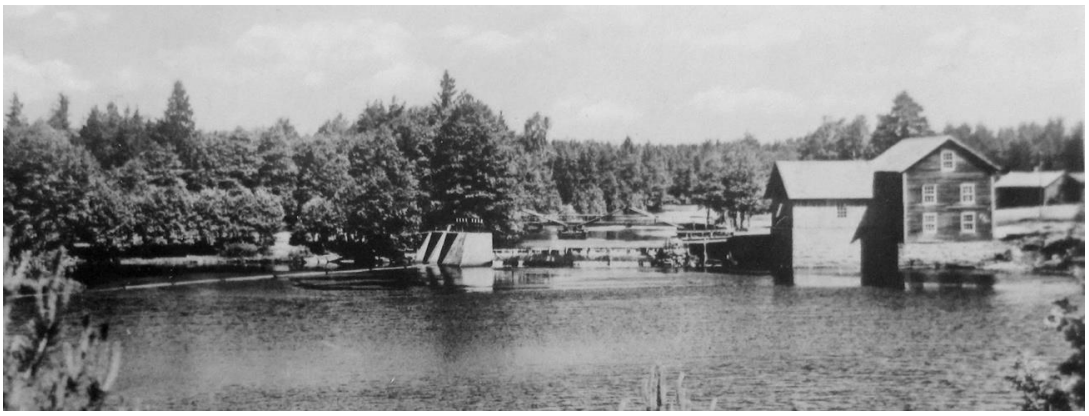
[89] Se Nissan 58.
[90] Länsstyrelsen 1998, s. 98.

ÅGÅRDSFORS KVARN

Vid Ågårdsfors i norra utkanten av Smålandsstenar (Villstads socken, Gislaveds kommun), står ännu den på kvarninventarier till stora delar tömda kvarnbyggnaden kvar.[91]

Figur 32. Ågårdsfors kvarn med tillbyggnad för kraftstation.
Kvarninredningen är numera till stora delar utrymd och byggnaden används för andra ändamål.
I förgrunden syns en invallning som kan ses som en rest av den tidigare kvarn- och kraftstationsdammen.
Foto från norr, 2013.

Sven Petter Svensson på Fållinge Ågård, Villstads sockens förste kommunalnämndsordförande år 1863. anlade i Ågårdsfors en småindustri med kvarn, såg, spikfabrik och tråddrageri. År 1851påbörjades arbetet med att anlägga en kvarn på Nissans östra sida med tre par stenar, en enbladig såg samt fördämningsanläggning. Arbetet drog dock ut på tiden på grund av att dammen bröts igenom av höstfloderna åren 1851 och 1853. År 1905 genomgick kvarnen ombyggnation och i början av 1900-talet, uppfördes en tillbyggnad som inrymde en kraftstation.



Figur 33. Ågårdsfors kvarn med kraftstation. Foto från omkring 1930-talet.
Beskuren bild från brevkort. Privat ägo. Foto från söder.

[91] Nissan 165.

BÖLARYDS KVARN OCH SÅG

Bölaryds mjölkvarn (Skeppshult, Villstads socken, Gislaveds kommun), uppfördes omkring 1692.[92] År 1697 skattlades kvarnen med en skäppa säd och år 1765 med ¼ tunna spannmål. I Kvarnkommissionens handlingar från 1697 finns en skiss där kvarnen markerats med ett vattenhjul utmed Nissans västra sida på Bölaryds ägor.[93] Kvarnen eldhärjades år 1736 men återuppfördes strax därefter. En såg anlades strax norr om kvarnen i slutet på 1700-talet.

Kvarnen och sågen samt fallet i Nissan inköptes av Skeppshults Bruk på 1910-talet. Vattenhjulet ersattes med en turbin. Kvarnen tillbyggdes år 1928 till tre våningar och ett nytt kvarnverk fanns på plats 1937. Detta finns bevarat och består av tre par stenar, en dubbel valsstol samt rensverk.[94] Sågens maskineri är dock utrymt. Kvarnen avvecklades år 1959 och stod därefter öde.

Bölaryds kvarn restaurerades i slutet på 1990-talet och den kunde åter köras år 2002. Kvarnen är eldriven, den drivs som museikvarn och förevisas för allmänheten. Kvarn- och sågmiljön vårdas av Bölaryds kvarnförening.

Figur 34. Bölaryds kvarn och såg. Kvarnbyggnaden är den ljusare röda fristående byggnaden till vänster, såg-byggnaden ligger till höger. Foto från öst, 2013.

[92] Nissan 173, 174.
[93] Nordin 1995, s. 14, 76 f.
[94] Winning, 1940, s. 188; Handlingar från Bölaryds kvarnförening.

Figur 35. Bölaryds såg. Arkivbild, Bölaryds kvarnförening. Foto från öst.

Figur 36. Bölaryds såg. Intag för sågtimmer. Kraftstationen i bakgrunden. Arkivbild, Bölaryds kvarnförening. Foto från norr.

Figur 37. Interiör av Bölaryds kvarn.
Kvarnen restaurerades i slutet på 1990-talet och kunde därefter åter köras år 2002. Inredningen med kvarnverk är bevarat. Den drivs idag som museikvarn med elektricitet och förevisas för allmänheten. Kvarn- och sågbyggnad vårdas av Bölaryds kvarnförening. Foto 2013.

JÄRA VATTENSÅG

Vid Västra Jära by (Mulseryds socken, Jönköpings kommun), togs Nissans forsar och fall tidigt i anspråk för såg- och kvarndrift och kom därigenom att utvecklas till småskalig industribygd med flera vattenverk, varav de äldsta troligen etablerades på 1600-talet, möjligen ännu tidigare. Byn har lång tradition av sågverksamhet. På 1860-talet hörde tre sågar och två mjölkvarnar till byns gårdar. På 1700-talet fanns en sågkvarn till Jära Norrgård ”för många år sedan uppbyggd” och anlagd vid ett 2 ¼ aln högt fall samt två enfotakvarnar.[95]

Jära såg är ett mycket fint exempel på en välbevarad vattenhjulsdriven såg från 1860-talet och den enda i sitt slag idag längs Nissan i Jönköpings län.[96] Sågen är byggd omkring år 1862. Under de första åren var sågen en ramsåg, den ersattes relativt snabbt med två cirkelsågverk.

Sågbyggnaden med vattenhjul, utloppskanal och dammfördämning, rustades upp av Mulseryds hembygdsförening åren 1966–1967. En vattenhjulsdriven stickhyvel från Älgaryd ersatte år 1978 den tidigare som tjänat ut. Jära vattensåg och stickhyveln är de enda bevarade och verksamma vattenhjulsdrivna anläggningarna längs Nissan i Jönköpings län.

Sågen och stickhyveln vårdas av Mullsjö hembygdsförening och förevisas för allmänheten. Väl bevarad helhetsmiljö.

Jära vattensåg är utvärderad av länsstyrelsen som kulturhistoriskt intressant industri, klass 1.[97]

[95] Nissan, avmätning, 1737, akt E 41.
[96] Nissan 21.

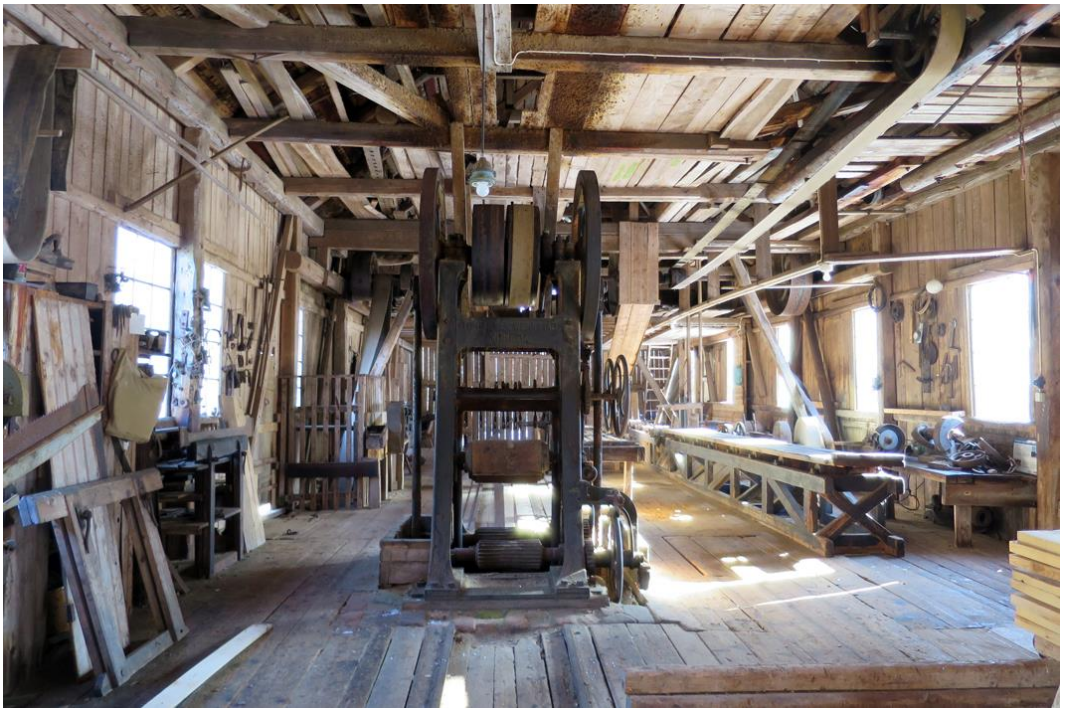
Figur 38. Jära vattensåg. Foto från sydöst.

Figur 39. Vattenhjulsdriven stickhyvel. Jära hembygdspark, Västra Jära.

[97] Kulturhistorisk utredning, Jönköpings kommun, landsbygdsdelen, 1989, objekt 88, s. 125; Länsstyrelsen i Jönköpings län 1998, objekt 19, s. 97.

SPAAFORS SÅGVERK

Spaafors sågverk (Spafors, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun), anlades på 1870-talet av brukspatronen till Spaafors Bruk, Ludvig Cleve.[98] På platsen fanns även en kvarn. Nuvarande sågverk är uppförd år 1906 och utbyggd åt öster år 1929. Sågverket inrymmer en ramsåg från år 1906 tillverkad av Torps Mekaniska Werkstad i Moheda, ett cirkelsågverk, en kantsåg tillverkad av AB Rosenfors bruk 1928, en hyvelmaskin från Sköfde Mekaniska Verkstad.[99] Transmission och äldre elinstallationer finns bevarade.



Figur 40. Interiör Spaafors såg.

Figur 41. Spaafors såg och det lilla kraftverket till höger. Foto från norr, 2013.

[98] Nissan 52, 51.
[99] Informationsskylt på platsen.

Sågen med övriga maskiner drevs från omkring 1915 med en vattenturbin som via axelledning och remtransmission fördelade kraften. Senare utökades kapaciteten genom Spaafors kraftverk som anlades i början av 1940-talet.[100] Sågen var i drift fram till år 1980 då dammen brast.

Maskinhuset till kraftverket är uppfört i början av 1940-talet. Det inrymmer en varvtalsregulator, en likströmsgenerator samt en växelströmsgenerator. Turbinmaskineriet utgörs av en dubbel Francisturbin i öppen sump. Spaafors kraftverk lades ner den 9 april 1975.[101]

Såg- och kraftstationsbyggnaden och smedjan med snickeri restaurerades åren 2007–2008.[102] Industrimiljön vid Spafors ägs, förvaltas och vårdas av Skara stifts Egendomsförvaltning. Historiken kring Spaafors bruk och såg finns utförligt presenterad på informationstavlor. Lokala vandringsstigar anlagda i Nissans närhet.

Spaafors sågverk är av länsstyrelsen utvärderad som kulturhistoriskt intressant industri, klass 1.[103]

[100] Informationsskylt på platsen.
[101] Informationsskylt på platsen; Gullbrandsson 2008; Spade 2008, s. 66.
[102] Gullbrandsson 2008.
[103] Länsstyrelsen 1998, s. 99 f.

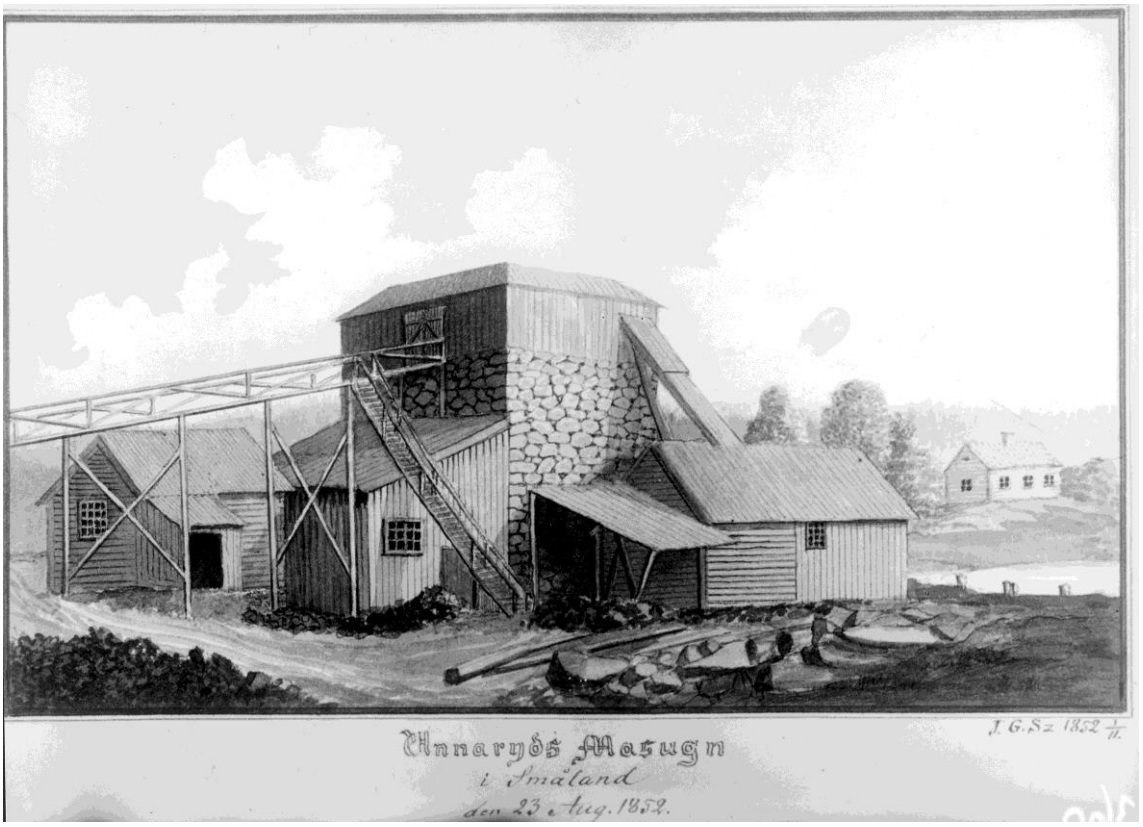
Järnbruk och industrier längs Nissan

Unnaryds masugn

Vid Nissans fall i Unnaryd (Norra Unnaryd, Jönköpings kommun), fanns på 1700-talet en kvarn, Unnaryds mjölkvarn, som låg vid det knappt meterhöga *Kvarnafallet*. Här anlades på 1800-talet Unnaryds masugn under Gyllenfors.[104] Privilegier för verksamheten erhölls år 1834. Masugnen uppfördes på Unnaryds Bergsgårds mark av ägaren till Gyllenfors Bruk.

Ett fem tunnland stort markområde arrenderades på norra sidan av Nissan för masugns-komplexets räkning enligt kontrakt från år 1833. Masugnen med underfallshjul lär ha blivit färdigställd 1834. Den såldes senare i olika omgångar efter år 1840 och år 1850 ägdes Unnaryds masugn av Jacob Hamilton på Hörle bruk. År 1856 genomgick masugnen ombyggnation. Siste ägare var Cleve på Spaafors bruk.

[104] Nissan 62.



Figur 42. Unnaryds masugn. Tuschlaverering. 1852. Källa: Jernkontoret. [105]

Merparten av den malm som användes för framställning av tackjärn kom från Taberg. Mindre mängder malm togs från Norberg. Tabergsmalmen blandades med sjömalm som hämtades från sjöar i trakten, som Hären i Gnosjö socken och Elsabosjön i Mulseryds och Norra Unnaryds socknar. Tackjärnet levererades till traktens stångjärnssmedjor för vidare bearbetning. Masugnen blåstes ner omkring 1890.[106] Masugnen är sedan länge riven och syns idag som en ruinlämning.

Spaafors järnbruk

Friherre Salomon Löfwenskiöld ägare av Nissafors bruk erhöll år 1834 tillstånd att uppföra en masugn på Vallgårda ägor vid Nissan i Unnaryds socken, (Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun). Masugnsbygget kom dock aldrig att genomföras. Istället ansöktes om tillstånd år 1837 att bygga ett stångjärnsverk och ett manufakturverk, vilket beviljades och därmed skapades Spaafors järnbruk.[107] Stångjärnsverket bestod till en början av två härdar och en hammare samt manufakturverk.[108] Vid Spaafors smiddes tackjärn från Unnaryds masugn till stångjärn. Spaafors var ett av de mindre bruken, men kolåtgången var ändå stor. På 1860-talet levererade ett 15-tal hemman kol till Spaafors.[109]

[105] Tuschlaverering av kyrkoherden och kontraktsprosten i Grythyttan Johan Gustaf Schultz, 23 augusti 1852. Jernkontorets arkiv.
[106] Gustavsson 2000, s. 47 ff.
[107] Nissan 46.
[108] Historiskt-geografiskt och statistiskt lexikon öfver Sverige, 1859-1870, s. 233.
[109] Lönnberg 1940, s. 59.

Figur 43. Ett minne från det borttagna Spaafors järnbruk är en städkubb från Spaafors stångjärnssmedja uppställt framför sågbyggnaden. Kubben är gjuten på Marieholms bruk år 1871. Foto från sydväst.

År 1841 såldes bruket till greve John David Hamilton på Eckersholms bruk. Efter hans död två år senare tog brodern Malcolm Casimir Hamilton på Huseby över ägandet av Spaafors. Efter att Hamilton gått i konkurs år 1867 och bruket stått under konkursförvaltning köpte Ludvig Cleve år 1870 Spaafors bruk och Wallgårda. På 1870-talet anlade Cleve här ett vattensågverk och intill fanns även en kvarn.

Spaafors Aktiebolag

På grund av ökad utländsk konkurrens och nya tekniker som producerade billigare järn tvingades Cleve att avveckla järnbruket. Han satsade istället på en trämassefabrik vilken anlades nedanför järnbruket och år 1886 bildades Spaafors Aktiebolag. Verksamheten blev dock olönsam och Spaafors AB gick i konkurs år 1895.

Nissafors järnbruk

Vid Nissaforsen erhöll Nikolaus Johan Camitz d.ä. och Nikolaus Silfwerskiöld koncession för ett järnbruk[110] och år 1725 utfärdades privilegier för en masugn, en stångjärnshammare med två härdar. Bruket anlades på Nissans norra sida, Öreryds socken som strax uppströms bildar en åkrök.

[110] Nissan 92.

Anläggningarna utgjordes av stångjärnssmedja och manufaktursmedja med två knipphammare och en räckhammare. Ytterligare fyra knipphammare tillkom 1778. Bruket anlade en masugn, Rasjö masugn[111], ungefär två mil nordost om Nissafors bruk utmed Rasjöns utlopp i Rakalven.

Vid Rasjö masugn framställdes tackjärn vilket färskades och bearbetades till stångjärn vid bruket. Vid manufaktursmedjan framställdes manufakturer för vidare bearbetning samt ämnen till spik och plåt.

Figur 44. Hammarsmedjan vid Nissafors bruk. På bilden syns smederna Thoursie. Gottfrid och August till höger i bild arrenderade smedjan 1892–1906. Arkivbild, Öreryds hembygdsförening.

Betydande kvantiteter stångjärn såldes till tråddragerierna i Gnosjötrakten. Järn transporterades till Halmstad bland annat för export samt till andra halländska och skånska städer. Åren 1805–1808 flyttades bruket till Nissans södra sida (Källeryds socken) och ny damm i sten uppfördes. Ett fyra meter högt fall drev nio vattenhjul till smedjorna. År 1884 tillkom valsverk, lanceshirehärd och smälthammare. År 1906 upphörde driften helt.

Idag återstår bland annat järnboden samt två flygelbyggnader tillhörande corps-de-logi vilken revs i början av 1960-talet. Herrgårdsbyggnaden uppfördes av timmer av bästa kvalitet som flottats i Nissan från moarna i Mossebo. Det lär finnas spår efter den ränna där timmerstockarna drogs upp ur ån för bearbetning.[112] Delar av det gamla bruksområdet omformades till golfbana år 1968.

[111] RAÄ Stengårdshult 62:1-2.
[112] Jernström, 2008, s. 19.

Figur 45. Vattenfallet vid Nissafors bruk. Till vänster skymtar kvarn- och sågbyggnad och herrgårdsbyggnaden. Bakom bron skymtar brukets bykhus, vars stengrund ännu syns utmed åkanten. I förgrunden står Gustaf Lord som drev Nissafors Träsliperi. Arkivbild, Öreryds hembygdsförening. Foto från sydöst.

Figur 46. Nissafors järnbruk. Uppmätningsritning nr 35 gällande prospektering för timmerflottning, den 10 och 11 september 1745.[113] Ritningen visar åtgärder för flottningen, med bland annat förslag på stenglaciner med omgivande murar (**c**). Vidare markeras lämplig flottväg (**a**–**b**) markerad med röd streckad linje genom brukets anläggningar i Nissan.
Ritningen utvisar också detaljerat brukets anläggningar med lägena för hammarsmedjor (**g**), kolbodar (**h**), järnbod (**i**) mjölkvarn (**f**). Gulmarkerat är fördämningar, vilka är stenbyggda och överklädda med stockar. Nederst på ritningen är profil av fallen, fördämningarna, stenglaciner och murar. Observera N-pilens riktning. Källa: Krigsarkivet.

[113] Handritade kartverk, Band 4.

NISSAFORS TRÄSLIPERI

Vattenfallet vid Nissafors och markområdet nedströms på södra och östra åsidan utarrenderades efter att verksamheten vid Nissafors bruk avvecklats 1906. Vattenkraften, samt markområdet arrenderades för drift av Nissafors Träsliperi[114] som etablerades åren 1906–1909 av förvaltaren på Nissafors fideikommiss, Gustaf Lord och en kompanjon till honom.
Efter en brand i fabriksbyggnaden av trä bara några år efter att den uppförts, byggdes en helt ny fabriksbyggnad i tegel. Ungefär vid denna tid tog Lord över hela verksamheten och fabriken drevs vidare som Nissafors Träsliperi, G. Lord.

Trämassa framställdes genom mekanisk bearbetning utan kemiska tillsatser. Trämassan levererades dels till finpappersbruk i Sverige dels för export.

Figur 47. Vattenrännan till Nissafors Träsliperi. Foto från 1950-talet. Arkivbild, Norra Hestra hembygdsförening.

Pappersmassan förädlades till finpapper, till exempel silkepapper, sedelpapper samt annat mjukpapper som cellstoff, hushålls- och toalettpapper. Massabalarna transporterades till godsmagasinen vid Nissafors stationssamhälle på järnvägsräls. Balarna drogs först med hästar men efter andra världskriget övergick man helt till lastbilstransporter. Åtta arbetare och en förman var anställda år 1934.[115] Träsliperiet var i drift fram till 1955. En 120–130 meter lång tilloppsränna av trä förde drivvatten till turbinerna från dammbyggnaden och massaved till sliperiet. [116]

Till sliperiet hörde tre turbiner. Längst uppströms fanns en Girardturbin 150 hk tillverkad vid Brevens Bruk i slutet på 1880-talet, iståndsatt 1909. Med remutväxling drev den fyra pappersmaskiner. Sedan fanns den Stora Turbinen en dubbelturbin från 1909 från Jensen och

[114] Nissan 96.
[115] Nissafors 1934, akt 06-käl-51.
[116] Merparten av texten om Nissafors träsliperi bygger på Hirsmark 2009, 2010, skylttext.

Dahl i Oslo a 820 hk. Den drev två slipmaskiner och en pump. Den tredje var en belysnings-turbin från 1909 från Borås Mekaniska Verkstad för drift av kvarn, såg och belysning. Turbinerna tillkopplades vid olika tider och var inte igång samtidigt. Sammanlagd max installerad effekt uppgick till 996 thk.[117]

Det gick inte att förlänga verksamheten och köpa loss marken eller vattenfallet som då inte längre tillhörde fideikommisset efter att arrendetiden gått ut 49 år senare. Gustaf Lord tvingades därför lägga ned fabriken och riva byggnaderna.

Figur 48. Träsliperiet (1906–1955), Nissafors bruk. Beskuren bild. Fotografi i privat ägo.

Gislaved och Gyllenfors – från skvaltkvarn till storindustri.

LÄDERINDUSTRI

Gislaveds första garveri[118] startades år 1828 vid Nissan av Johan Husberg. Verksamheten låg nere några år på 1860-talet men återupptogs senare. Garveriverksamheten drevs under flera olika ägare fram till 1910 då den avvecklades, bland annat på grund av konkurrens från remfabriken. Garveriet låg utmed Nissan, strax norr om gamla brons brofäste.[119]

GISLAVEDS FÄRGERI

Gislaveds Färgeri inrättades i slutet på 1830-talet med utökad verksamhet på 1850-talet med vadmalsstamp genom den nye ägaren färgaregesällen Johan Reinhold Lomell. Färgeriet låg nära garveriet och gamla åbron. Vadmalsstampen låg vid Nissaåns strand söder om bron.

[117] Arkivhandlingar, Gislaveds Industrimuseum
[118] Nissan 126.
[119] Rydén 1972, s. 247; RAÄ Båraryd 242:1.

Ullen förädlades, rengjordes, kardades, spanns och vävdes som hemarbete under en period. Vadmalen stampades och färgades vid ån. Vadmalen avsattes bland annat till krigsmakten.

År 1870 bestod färgeriet av fem valkmaskiner, två sköljmaskiner två skärmaskiner, en operermaskin och en centrifugalmaskin. Omkring 1880 inrättades spinneri och väveri.
År 1889 överläts industrin på Carl Gislow som tidigare varit anställd som färgare hos Lomell. Gislow drev rörelsen några år efter att han tillsammans med brodern Wilhelm grundat den första gummifabriken.[120]

GYLLENFORS JÄRNBRUK

Privilegier för Gyllenfors järnbruk[121] utfärdades 10 februari 1743. Kammarherre Carl Gustaf Gyllenhöök anses vara upphovsman till bruket och namnet Gyllenfors. Delägare fram till omkring 1749 var auskultanten Johan (eller Jean) Camitz den yngre, vars far fram till sin död 1741 hade varit ägare av Nissafors bruk. Koncessionen innefattade en masugn samt en stångjärnshammare med två härdar på Hults ägor vid det tolv alnar höga vattenfallet i Nissan som alltsedan medeltid och framåt nyttjats för kvarn- och sågdrift. Gyllenfors järnbruk var ett förhållandevis sent anlagt bruk i den organiserade bruksrörelse som etablerades i Jönköpings län från tidigt 1600-tal.

Masugnen med en pipa var uppförd 1748 på Nissans östra sida, cirka 80 meter nedströms gamla åbron (se projekterat läge **o** Figur 49). Masugnen flyttades år 1780 till Härydsån[122] där den anlades ungefär en kilometer nedströms sjön Härens utlopp i ån för bättre transportmöjligheter av dels den sjömalm som huvudsakligen togs upp i Hären, dels till skogarna för kolframställningen. På masugnsplatsen anlades i slutet på 1790-talet en manufaktursmedja med en knipp- och spikhammare på en hjulstock samt tre ässjor för förädling av stångjärnet.

Efter flera ägarbyten inköptes järnbruket år 1829 av handlanden Wilhelm Åbjörnsson. Han sålde relativt snart halva andelen till hovrättsauskultanten Nils Göran Dahlgren. Åren 1830-1855 kom att bli en stabil period i järnbrukets historia under Åbjörnsson ledning av verksamheten vid Gyllenfors.

[120] Rydén 1972, s. 247 f.
[121] Merparten av texten om Gyllenfors järnbruk är hämtad från Gustavsson 2003, s.37 ff. och Rydén 1972, s. 228 ff. Nissan 132.
[122] RAÄ Gnosjö 25:1-2.

Figur 49. Gyllenfors järnbruk. Uppmätningsritning **nr 33** gällande flottningsprospektering, daterad 6 och 7 september 1745.[123] Ritningen visar projekterade och nyanlagda anläggningar till järnbruket. Nederst är profil av fall och fördämningar.
b) projekterad ny hålldamm. **h**) Befintlig "färdig fördämning". Allt med motsvarande gul färg är befintliga, anlagda anläggningar. **K**) Direktör Camitz logemente; **l)** Torpare under bruket; bondgårdar; **m.)** Bondgårdar under bruket; **n)** Hammarsmedernas logementen; **o**) En projekterad masugn; **p**) Kronokvarn som arrenderas; **q. r.**) Hammarsmedja och Järnbod; **s. t.**) "Gislave" Kronokvarn och två Bondeskvaltor; **u**) Bondgårdar.

Huvudsyftet med ritningen var att visa prospekteringsåtgärder för planerad timmerflottning förbi brukets anläggningar i Nissan, med bland annat förslag på flottväg, röd streckad linje (**a** till **i**) efter djupet och vidare genom fördämningar med **glaciner**. Släta hällar i strömfåran utgjorde inget hinder för flottning (**c. d. e. f. g**). Vidare anges att ovanför (**a**) skulle flottarna skiljas åt och stockarna föras genom strömfallet stock för stock för att sedan hopsättas. Observera N-pilens riktning. Källa: Krigsarkivet.

Järnbruket framställde stångjärn och ämnesjärn som bland annat gick på export. En del av stångjärnet avsattes lokalt och vidareförädlades i egen manufaktursmedja. Masugnen i Häryd var i bruk fram till år 1819 då den förstördes av brand. Tackjärn fick därefter inköpas från Taberg och Sandseryds masugn. Åren 1834–1835 byggdes en masugn för brukets räkning utmed Nissan i Unnaryd. Där smältes ansenliga mängder järn åt Gyllenfors.

Masugnen såldes år 1840 till Jakob Hamilton och kom därefter under Hörle bruk. Järnet förädlades vid Gyllenfors till sågblad, spadar, billar, spik, hästskor, hästskosöm m.m. Järnbrukets gårdshus brandhärjades år 1845 men järnhanteringen kunde dock fortsätta med bland annat framställning av liejärn. År 1850 bildades Gyllenfors aktiebolag. Bolaget inköpte Gyllenfors järnbruk med underlydande ägor för att få fram kapital till en ny verksamhet, nämligen glastillverkning.

Järnbrukets verksamhet kom att successivt reduceras, inte minst på grund av utländsk konkurrens på 1870-talet. Under 1880-talets senare hälft avvecklades det återstående stångjärnssmidet.[124]

[123] Handritade kartverk, Band 4.
[124] Rydén 1972 s. 228 ff; Gustavsson 2003, s.37 ff.

GYLLENFORS GLASBRUK

År 1850 bildades Gyllenfors Aktiebolag[125] med glastillverkning, inledningsvis med satsning på fönsterglas. Glashyttan låg mellan nuvarande Bruksgatan och Nissans ävja och i närheten anlades bland annat en kalkugn samt vedlada. Sliperiet drevs med vattenkraft med transmission från det knappt sju meter höga fallet i Nissan. Glasbruket blev tidigt framgångsrikt och erhöll gott rykte för dess höga kvalitetsprodukter. Brukets storhetstid varade åren 1861–1877.

Därefter skedde en nedgång på grund av höga bränslekostnader för de stora mängder ved och kol som åtgick till brukets ugnar samtidigt som virkespriserna steg. En annan faktor var den utländska konkurrensen. År 1890 lades produktionen av fönsterglas ner.
År 1892 såldes hela bruksegendomen och år 1896 såldes ånyo bruket, denna gång till det nybildade Svenska Gummifabriks AB. Gyllenfors AB utarrenderades och verksamheten med glasprodukter togs upp och drevs av ett nystiftat Gyllenfors nya Glasbruks AB som 1899 inledde tillverkning av småglas bland annat oljelampor, dricksglas, karaffer med mera. Drivkraft erhölls genom gummibolagets turbiner. På grund av låg avsättning för produkterna lades verksamheten ned efter en kort tid.

År 1902 inregistrerades på nytt ett glasbruk, Gyllenfors Glasbruks AB i gamla glasbrukets lokaler. Verksamheten var initialt lovande med omfattande tillverkning av hushållsglas. Verksamheten fick dock avbrytas i december 1903 då glasverkstaden utsattes för brand. Därefter var glasbruks-epoken i Gislaved avslutad.[126]

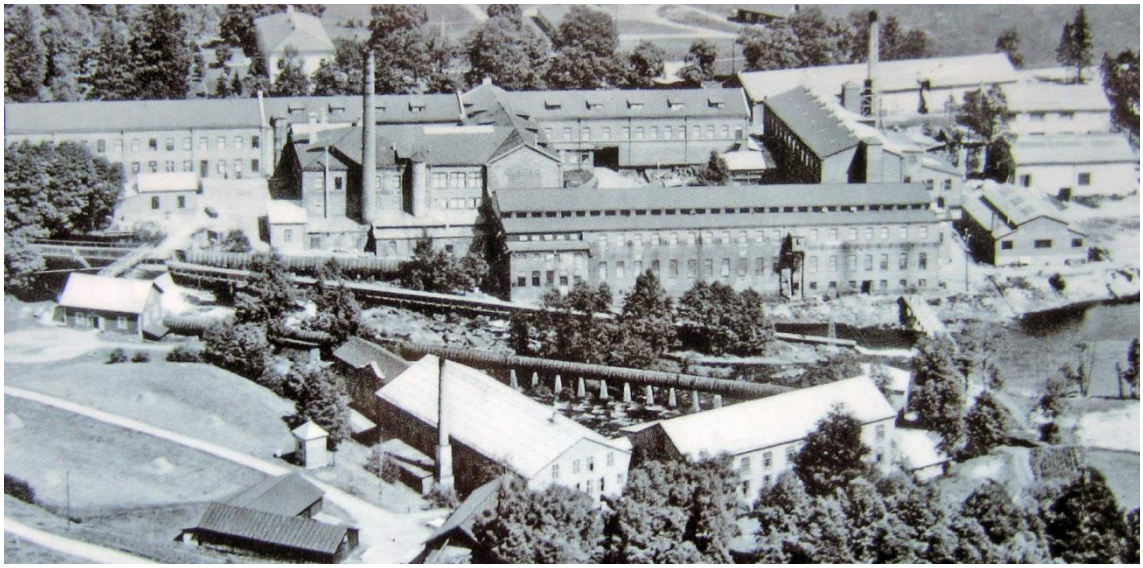
SVENSKA GUMMIFABRIKS AB

Gummiindustrin etablerades i Gislaved av bröderna Wilhelm och Carl Gislow omkring år 1895. Bröderna var de drivande krafterna bakom den gummifabrikation som utvecklades till Svenska Gummifabriks AB. En gummifabrik anlades initialt på västra sidan av Nissan, intill spinneriet där tidigare en stamp funnits. Stampen flyttades nedströms där kvarnarna låg, där den drevs till 1897 då remfabriken startades i dess lokaler. 1895–1896 köpte Svenska Gummifabriks AB Gyllenfors Järnbruk med manufakturverk och glasbruket samt dess jordegendomar och en ny fabrik uppfördes.

Nu inleddes en för Gislaved betydande industrihistorisk era med produktion av tekniska gummi-varor som packningar men också lekbollar av gummi och år 1897 producerades de första gummigaloscherna. 1898 flyttades fabriken till åns östra sida.

År 1905 framställdes det första bildäcket i Sverige vid Gummifabriken i Gislaved och året dessförinnan framställdes det första cykeldäcket. Produktionen bestod även av bland annat velocipedringar, vagnshjulringar, transportband, gummivaror för till exempel järnvägar och pappersbruk, gruvor. Antalet anställda uppgick till cirka 170 personer.

[125] Nissan 133.
[126] Rydén1972, s. 237 ff.



Figur 50. Industrimiljön vid Gyllenfors. I förgrunden remfabriken i vars industribyggnad Gislaveds Industrimuseum är inhyst. På bilden, till vänster, syns även den sista kvarnen, Hallaryds kvarn, som revs 1959 samt flottningsrännan i dess ursprungliga längd. Foto från omkring 1940-tal. Arkivbild. Foto från västsydväst.

Omkring 1908 drevs fabriken av Nissans vattenkraft med tre turbiner. Därtill hade fabriken tre ångpannor vilka delvis eldades med bränntorv. Företaget gav även kraft från Nissan åt ett tråddrageri, en kvarn och Svenska Remfabriks AB. Elektriskt ljus var installerat i fabrikerna. Även samhället erhöll ljus under den mörka tiden av dygnet från bolagets kraftstation.[127]

KF köpte aktiemajoriteten och övertog fabriken 1927. Fabrikslokalerna utökades samtidigt som produktionen av mansgaloscher ökade.[128] Fabrikens tillverkning av bildäck utökades på 1930-talet. Produktionen hade dock legat nere 1912–1926 på grund av kvalitetsproblem, men återupptogs därefter. Dammen i Nissan höjdes och kraftverket restaurerades på 1930-talet. 1945 startade tillverkning av plastfolie. Däcktillverkningen blev dock framgångsrik och utvecklades med satsning på vinterdäck på 1950-talet, 1962 lanserades dubbdäcket och i slutet av 1960-talet lanserade fabriken stålradialdäcken. Fabrikerna utökades och 1983 ombildades verksamheten till Gislaved Däck AB. 1992 köpte det tyska företaget Continental AG Gislaveds däck. Continental kom att bli siste ägare. Fabriken lades ned år 2002.[129] Industrilokalerna omvandlades till industrihotell.

SVENSKA REMFABRIKS AB

År 1898 startade Stockholmsföretaget Svenska Remfabriks AB[130] tillverkning av läderremmar i Gislaved.[131] Verksamheten förlades på västra sidan av fallet i Nissan i en äldre industribyggnad som tillhörde Gummifabriken. År 1935 ersattes den gamla fabrikslokalen med nya tegelbyggnader. I fabriken tillverkades drivremmar, så kallade plattremmar i läder, vilka användes vid överföring av vattenhjulets eller motorns kraft till maskiner för till exempel snickerier, sågar, och metallverkstäder. De flesta av hudarna till remmarna importerades från Sydamerika. Dessa saltades, garvades och bereddes i eget garveri till Remfabriken. De bästa remmarna så kallade ”dynamoremmar” tillverkades av djurhudens ryggdel. Svansdelen användes till rakstrigel för skärpning av rakknivar. Under 1930-talet minskade efterfrågan på drivremmar och produktionen inriktades på framställning av bland annat läderskaft till gummikängor.

127 Rydén 1972, s. 308 ff,
128 Rydén 1972, s. 308 ff.
129 Wikipedia: Gislaved (däck)
130 Nissan 135.
131 Rydén 1972, s. 306 f.

Produktionen inriktades senare på varor för sadelmakeri, arbetshandskar, sulläder, portfölj- och reseeffektläder samt sportartiklar. Efterfrågan minskade dock och tillverkningen upphörde 1955. Därefter användes fabrikslokalerna av Gummifabriken för tillverkning av olika produkter fram till år 2002 då Gummifabriken lades ner. Remfabrikens byggnad från år 1935 inhyser idag Gislaveds Industrimuseum.

Småindustrier – Kappeled och Villstad.

Vid Kappeled (Villstads socken, Gislaveds kommun) växte under 1800-talet och tidigt 1900-tal flera småindustrier fram, baserade på Nissans vattenkraft.[132]
En enbladig såg anlades på 1820-talet där[133] framförallt takspån sågades till väggbeklädnad och tak till kyrkor. Sågen var i drift till omkring 1919. Vidare anlades år 1841 ett färgeri på Kappeledssidan vid Villstads prästgårds kvarndamm.
Sannolikt var det ägaren, riksdagsmannen Peter Mårtensson, som lät uppföra färgeriet. En vadmalsstamp tillkom några år senare.

År 1860 såldes anläggningen; färgeriet, vattenverken, landfästen och den ström i Nissan som tillhörde Kappeledssidan till fabrikören J.R. Loméll, Gislaved.[134] Omkring 1870 lades driften vid färgeriet ned. I början av 1900-talet etablerades ett möbelsnickeri i lokalerna.[135] År 1914 startade här också Kappeleds Tråddrageri och Spikfabrik. Verksamheten utvecklades positivt och vid fabriken fanns omkring tio anställda. Tidvis tillverkades drygt ett ton spik dagligen. 1917 omvandlades fabriken till Aktiebolag. Maskinerna drevs med stållinor via vattenkraft.

I början av 1920-talet drabbades dock företaget av dålig lönsamhet och verksamheten lades ned. Vid Kappeled fanns en elkraftstation, anlagd omkring 1914. Den gav bland annat ström och gatubelysning till de närmaste gårdarna. Kraftstationen med dämningsrätt såldes 1928 till Skeppshults Bruk. Strömleveranserna övertogs av Villstads Prästgårds kvarn som arrenderades av Skeppshults bruk. Mittemot Kappeledssidan låg Villstads Prästgårds kvarn och såg. Dessa verksamheter var i bruk fram till slutet på 1940-talet.

Idag finns inga synliga spår efter Villstads kvarn och såg. Den mest påtagliga lämningen av den intensiva småskaliga industriverksamheten på Kappeledssidan är grunden efter spikfabriken utmed Nissans norra strand drygt ett hundra meter nedströms bron.

[132] Nissan 145, 148–152.
[133] Träff 1973, s. 156.
[134] Kappeled, avsöndring, 1775, akt 06-vil.
[135] Träff 1973, s. 170 f; Skylt på platsen.

Figur 51. Kappeleds möbelfabrik till vänster och Villstads Prästgårds kvarn till höger. Foto 1909. Arkivbild, Villstads hembygdsförening. Foto från väst.

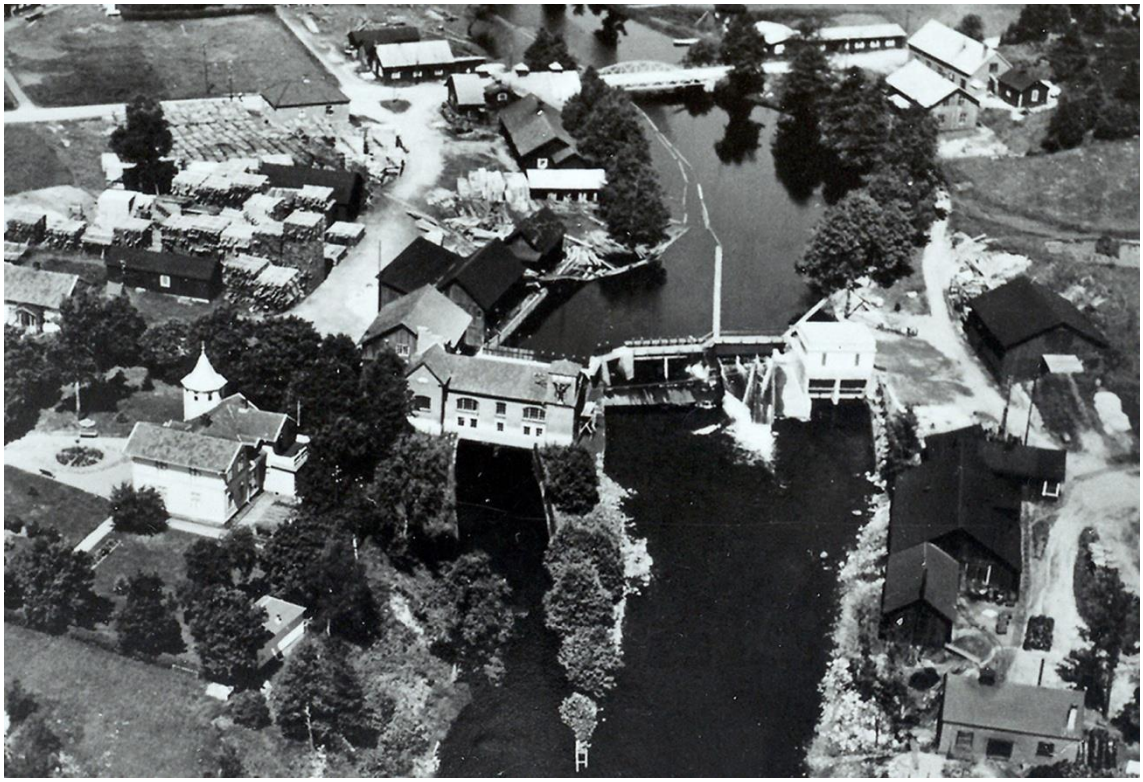
Skeppshults Bruk AB

Skeppshults bruk vid Bölaryd, Villstads socken, Gislaveds kommun.[136] Fabriksbyggnader samt kvarn, såg och kraftstation. En stolfabrik etablerades under en kortare period i slutet på 1890-talet. Fabriken var i bruk fram till 1904 då den eldhärjades och brann ner till grunden. Hela lagret med torrt virke och 200–300 dussin färdiga stolar blev lågornas rov. Fabriken blev aldrig återuppbyggd.[137] År 1901 startades produktion av liar i Bölaryd med Nissans vattenfall som drivkraft. Verksamheten hade tidigare varit förlagd i Gislaved, men där fanns inte tillräckligt med vattenkraftkraft för att driva verksamheten. Vid liefabriken tillverkades 40 olika typer av liar främst för försäljning inom landet.

De berömda AXLIARNA gick på export bland annat till Amerika. Liefabrikationen lades ned omkring 1926 på grund av minskad efterfrågan.[138] Skeppshults tråddrageri AB köpte år 1919 Bölarydsfallet, Bölaryds kvarn och såg samt den kraftstation som då fanns på plats. Åren 1919–1920 uppfördes en ny elkraftstation. Ett tråddrageri etablerades och år 1922 tillkom spiktillverkning. En ny byggnad för spikfabriken uppfördes i rött tegel år 1942. Bruket tillverkade även brädor vid sågen. Bruket avvecklades år 2000. Idag inrymmer industribyggnaderna annan verksamhet.

Den sammanhållna industrimiljön Skeppshults bruk är av länsstyrelsen utvärderad som **kulturhistorisk industrimiljö representativ för bransch med kontinuitet (klass 2**).[139]

[136] Nissan 175.
[137] Börjesgård 2012.
[138] Träff 1973, s. 175.
[139] Länsstyrelsen i Jönköpings län, 1998, nr 16, s. 56.



Figur 52. Flygfoto Skeppshults bruk, kraftstationer och fördämning med genomsläpp för flottgods På Nissans västra sida (vänster i bild) är Bölaryds kvarn samt såg med timmer- och virkesupplag. Arkivbild, Villstads hembygdsförening. Vy från söder.

Nissastigen

Figur 53. Vägstråk av en äldre generation av Nissastigen med två vägstenar, strax söder om Norra Unnaryd. Nissan rinner till höger i bild och på åns andra sida (östra) är nuvarande Nissastigen, riksväg 26. Vägstenarna är 1 Mil 1779 F.V. Hamilton och en yngre sten ¼ Mil Mo härad 1879.[140] Foto från söder, 2013.

Nissan har genom årtusenden utgjort en betydelsefull samfärdsled för frakt och transporter och länk som kulturförmedlare mellan västkusten och det småländska inlandet. Stigar och hålvägar är de äldsta synliga spåren av dåtidens färdvägar i landskapet. Här och var skär hålvägar genom strandbrinkarna ned mot Nissan till möjliga påstignings- och omlastningsplatser. Hålvägarna har också anslutit till vadställen vilka senare utvecklats till mer centrala kommunikationsplatser som försetts med broar och blivit vägmöten.

Utmed Nissan har den historiska landsvägen Nissastigen sin sträckning, landsvägen mellan Jönköping och Halmstad. Ett av de äldre beläggen av Nissastigen härrör från år 1563 då Erik XIV förde en militärhär från Jönköping till Halmstad. Välkänt är också den danske fältherren Daniel Rantzaus fälttåg längs Nissastigen år 1567 mot bl.a. Jönköping.
Under 1600-talet byggdes det svenska vägnätet ut med milstolpar samt utökat antal gästgiverier. Det krävdes vägförbättringar inte minst i tid av krig med mobilisering och truppförflyttningar.

Nissastigens tidigare sträckning genom länet kan till stora delar överskådligt följas på de geografiska kartorna över Nissan från år 1687 och år 1737 och på en rad andra geografiska kartor från 1600-talets senare hälft över länet och enskilda härader.

[140] RAÄ Norra Unnaryd 13:1,2.

Figur 54. Gamla Nissastigen genom Smålandsstenar vid Lundströms led, mittför nuvarande ICA. Foto från söder, 1914-1915. Arkivbild Villstads hembygdsförening.

Idag dominerar nya Nissastigen, riksväg 26, transporter och kommunikation. Längs vägen finns dock flera avsnitt kvar av en och ställvis flera generationer av dåvarande Nissastigen som här och var kantas av vägstenar från 1600-, 1700- och 1800-talen. En genuin sträcka av Nissastigen som än idag är allmän väg är Kappeledsvägen från Gislaveds södra utfart mot Kappeled.

Vägen följer Nissan genom skogsbeklädda sandmoar som här och var bryts av byarnas öppna odlingsmarker. Vägen kantas av vägstenar från 1600-talet och 1700-talen och några enstaka väghållningsstenar. Vägen passerar över två av Nissans biflöden där broplatserna Gäddebron och Drottningbron har minnesvärda traditioner.[141]

Broar

Under 1600-talet med den svenska stormaktens expansion byggdes vägsystemen ut för resor och transporter och då kom även broar att byggas och förstärkas.

Kartorna över Nissan från 1687 och 1737 ger en överskådlig bild av platser med broar, vadställen, enklare spänger till större anläggningar. Bronamn är ibland angivna med namn på de historiska kartorna. Namn som **Vagnarsbro** och **Nybron** har levt vidare in i vår tid.

Merparten av de äldre mindre broarna och vägbroarna är idag bortrivna eller har tagits ur bruk. Sammanlagt har 38 broplatser noterats där även kulturhistoriskt intressanta broar av olika slag och ålder inkluderats i inventeringsmaterialet längs Nissan inom Jönköpings län.
Dessa representeras av alltifrån platser för borttagna broar, vadställen, enkel stenhäll, stenvalvsbroar, träbroar till broar av betong och stål.

[141] Träff 1973, s. 121 ff.

Figur 55. Passage över Nissan mellan Tubbebo och Sevdabo i Angerdshestra socken, Jönköpings kommun, 2,8 kilometer nedströms Nissa källa. Brostenen är lagd på senare tid på gamla brofästen.[142] Foto från sydväst, 2014.

Broarna har olika uttryck, men genomgående är de uppförda i samspel med omgivning och vattendraget. I Nissans översta lopp där ån är närmast ett bäckflöde finns av naturliga skäl vadställen och de minsta broövergångarna i form av enkla stenhällar anlagda över det här lilla vattendraget.

En bit längre nedströms tar stenvalvbroarna vid där ån breddas och där de historiskt viktiga färdvägarna hade sin sträckning. Sammanlagt finns idag fem stenvalvbroar bevarade i Nissans övre lopp, två i Angerdshestra och tre i Mulseryds/Bottnaryds socknar.[143]

Den längst uppströms bevarade stenvalvbron är byggd 1902. Den ingår i gamla landsvägen mellan Sevdabo och Kråkebo i Angerdshestra socken. Till bron hör även en sträcka av den gamla landsvägen. Hela bromiljön är ett värdefullt inslag i väg- och vattenmiljön. Längre nedströms vid Västra Jära i Mulseryds socknar ansluter tre stenvalvbroar till gamla landsvägen från Jönköping mot Göteborg respektive Nissastigen till Halmstad.

[142] Nissan 5.
[143] Nissan 9, 14, 22, 23, 136.

Figur 56. Vagnarsbron vid nuvarande Nissastigen, riksväg 26. Foto 2012.

De iögonfallande stenvalvbroarna i Västra Jära och den stora stenvalvbron med dess två spann vid nuvarande Nissastigens östra sida, en knapp kilometer söder om avtaget från riksväg 40, har knappast undgått dagens vägfarande. Den sistnämnda, **Vagnarsbro**, ingick i ett strategiskt vägmöte. Här sammanstrålade Nissastigen med landsvägen mot Västergötland och mot Göteborg.[144]

Den 40 meter långa bron är försedd med två spann och är den längsta av bevarade stenvalvbroar över Nissan i Jönköpings län. På avmätningskarta över Nissan från år 1737, Nr 25, finns bron markerad på motsvarande plats med namn: **Vagnars bro en allmän landsvägsbro mellan Jönköping och Göteborg.** [145]

Fyra kilometer norr om Gislaved finns landets främsta representant bland första generationens gjutna balkbroar i armerad betong. Nybron som den benämns, är byggd år 1914 för väg 611 över Nissan.[146] Nybron byggdes i fortifikatoriskt syfte, i tid av första världskriget, för att bland annat klara tyngre transporter över Nissastigen. Bron har ett massivt utseende genom högt uppdragna huvudsidor. För att lätta upp intrycket har utsidorna försetts med kassettformade utsparningar och betongen har i dessa infärgats med gult pigment som påminner om sandsten.

144 Geografisk karta över Jönköpings län 1679, akt E 22; Nissan, avmätning 1737, akt E 41.
145 Avmätning Nissan 1737, akt E41.
146 Nissan 120.

Figur 57. Nybron från 1914, byggd i fortifikatoriskt syfte. Landets främsta representant bland första generationens gjutna balkbroar i armerad betong. Byggnadsminnesförklarad 2010. Foto från sydöst, 2012.

Bron ersattes år 1998 med en ny vägbro som anlades tre kilometer längre uppströms Nissan. Nybron från 1914 sparades från rivning. Den är dock numera avstängd för biltrafik, men kan nyttjas av gång- och cykeltrafikanter. **Nybron förklarades av länsstyrelsen som byggnadsminne 2010.**[147]

På karta avmätning Nissan år 1687, på ungefär motsvarande plats som gamla Nybron från 1914, har funnits en äldre bro, som på kartan benämns *Nyebro.* – Namnet belagt år 1687 antyder att bron redan då har ersatt en föregångare, troligen har här funnits ett uråldrigt broläge eller passage över Nissan.

Den gamla järnvägsbron från år 1901 vid Nissafors uppfördes för järnvägen Borås-Alvesta.[148] Brotypen var en fackverksbro med ett hängande parabelfackverk. På grund av ökande trafik och tyngre transporter ersattes den av nuvarande bro som uppfördes år 1958.
Denna är en helsvetsad plåtbalkbro i ett spann med spännvidd på 33 meter och som vilar på den gamla brons omsorgsfullt byggda och välbevarade landfästen av sten. Nissaforsbron är uppmärksammad i Ahlbergs och Spades publikationen Våra broar – en kulturskatt. Däri framhävs brons tekniska och kulturhistoriska värden med dess svetsade konstruktion och med form som beskrivs som ren och kraftfull, väl anpassad mot de gamla landfästena av huggen sten.[149]
I centrala Gislaved är den gamla järnvägsbron över Nissan från 1901 bevarad efter att den togs ur bruk.[150] Bron byggdes för järnvägslinjen mellan Gislaved och Reftele via Gyllenfors, Anderstorp, Lövås, Nennesmo. Banan byggdes ut mot Hestra på 1920-talet. Denna sträcka invigdes år 1925. Persontrafiken lades ner år 1962 och godstrafiken år 1969. Denna ursprungliga bro med ett spann är byggd i stålkonstruktion som balkbro med stående parabelformade fackverk.

[147] Länsstyrelsen i Jönköpings län, beteckning 432-8310-2004. Se även i samma ärende Bengt Spades utredning för länsstyrelsens räkning från den 12 mars 2008; Ahlberg och Spade, 2001, s. 116 f.
[148] Nissan 104.
[149] Ahlberg och Spade 2001, s. 112 f.
[150] Nissan 124.

Enligt inventering av de 17 500 broar som Trafikverket och Banverket förvaltar återstår numera av den förr så vanliga brotypen endast ett fåtal järnvägsbroar i original av liknande konstruktion i landet.[151]

Figur 58. Gamla järnvägsbron från 1901 över Nissan i centrala Gislaved. Foto från öst, 2013.

Nissan som hälsobringare – Villstad Brunns- och Badanstalt

Villstad Brunn etablerades som brunns- och kurort år 1852. Källan finns dock omnämnd tidigare, av Carl von Linné, som i en redovisning från år 1734 beskrev källan som en av femton av honom kända källor av så kallade ”surbrunnar”. Hälsokällan i Villstad var således känd och nyttjad långt innan den mer organiserade brunnsrörelsen tog vid på 1800-talet.[152]
Källan finns också markerad och beskriven som ”Mineralkälla” av lantmätaren på storskifteskarta över Villstads kyrkby 1814.[153]

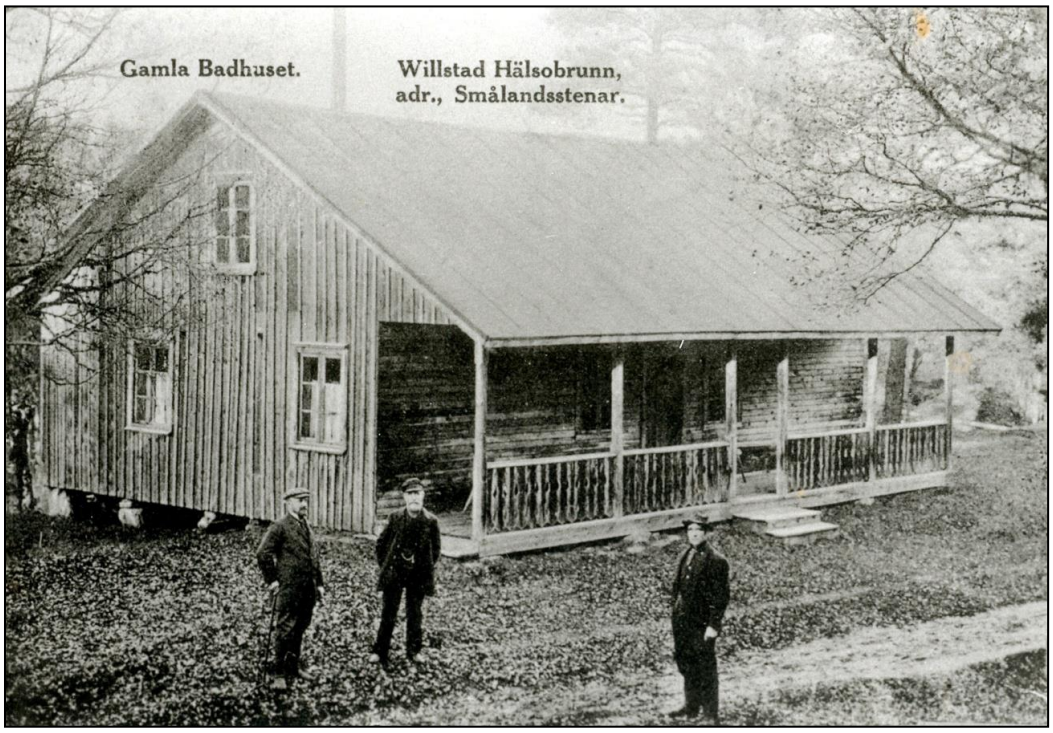
År 1852 startade riksdagsman Peter Mårtensson och naturläkaren David Johansson kuranstalt i Villstad på Småländska höglandet med ett ”härligt läge över Nissaån”. Till anstalten hörde en skuggrik park, omgiven av vidsträckta barrskogar, med talrika vägar och stigar lämpliga för promenader. Med hänsyn till det avskilda läget och de enkla levnadsförhållandena ansågs Villstad

Brunn vara lämplig för personer som led av överansträngning, nervösa sjukdomar, sömnlöshet samt för konvalescenter. Vattnet innehöll järnkarbonat, fullt jämförligt med andra hälsobrunnars vatten. Det innehöll även viss radioaktivitet men framförallt innehöll det grundämnet litium – ett ämne som ansågs vara verksamt vid behandling av reumatiska sjukdomar.

[151] Ahlberg och Spade 2001, s. 167.
[152] Nissan 143.
[153] Storskifte Villstads kyrkby 1814, akt 06-vil-18; RAÄ Villstad 13:1.

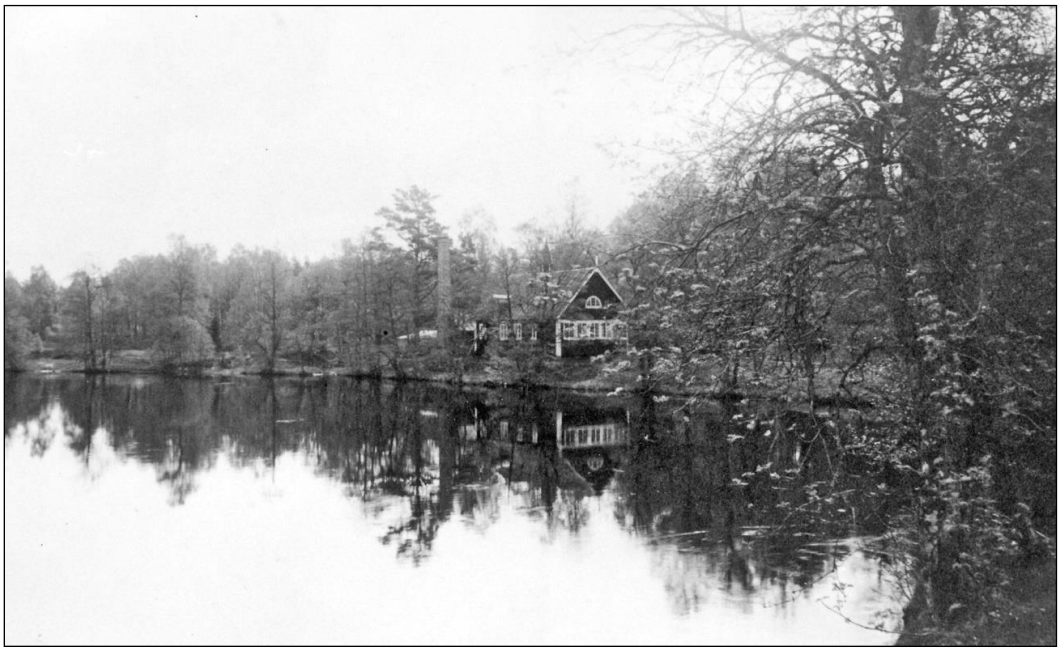
Vattnet dracks mot en rad sjukdomar som till exempel gikt och reumatism, stumhet i leder, magsyra, slemsjukdomar, hemorrojder, fistlar, bensår, senkramp, bleksot, vita, ros, förkylning, utslag, magsjukdomar, höfthälta. Detta kunde kombineras med bad, som gyttjebad, saltbad, myrbad, järnhaltsbad, och svavelbad.
För dem som var simkunniga fanns tillgång i förbiflytande Nissan – ett bad som betraktades som välgörande. För varma bad värmdes vatten från Nissan i stora grytor.

Brunnsgästerna inhystes i gårdarna i bygden. Under 1800-talet representerades kurgästerna främst av allmogen. En större utbyggnad i början av 1900-talet medförde ökat antal besökare, särskilt medelklassen från städerna. Här fanns nu inrättat varmbadhus, kök, matsal och krocketplan.



Figur 59. Gamla badhuset till Villstads Hälsobrunn. Foto från omkring sekelskiftet 1900.
Arkivbild, Villstads hembygdsförening.

Ett nytt badhus uppfördes år 1912, det inrymde sex omklädningsrum och fem badrum samt maskinrum med ångpanna. Rummen var indelade i första och andra klass. 1918 var rekordår med över hundra badgäster. Som förströelse erbjöds fisketur på Nissan och besök vid domarringarna Smålandsstenar som för turisterna förevisades som ”ett i sitt slag enastående fornminne”.



Figur 60. Villstad hälsobrunn. Nya badhuset byggt 1912 skymtar vid Nissans strand.
I förgrunden "Badahusviken" i Nissan. Foto från omkring 1920, från sydväst.
Arkivbild, Villstads hembygdsförening.

Sedvänjan att dricka brunn avtog dock på 1920-talet och Villstads Hälsobrunn lades ned år 1933 i tid av ekonomisk kris. Brunnssalongen hyrdes därefter ut som vandrarhem till Svenska Turistföreningen. På 1940-talet auktionerades brunnssalongen med inventarier. Återstående byggnader revs och materialet återanvändes på olika sätt.[154] Idag finns en brunnsbyggnad över huvudkällan. Källvattnet avrinner i en ränna mot nordnordväst. Platsen är väl skyltad av Villstads hembygdsförening/Västbo härads fornminnesförening.

Figur 61. Villstad Brunn. Foto 2012.

[154] Text från informationsskylt på platsen uppsatt av Villstads hembygdsförening/Västbo härads fornminnesförening - Villstads socken.

Tillgänglighet

Vattendrag har många attraktionskrafter ur aspekter som hälsobringare, kulturbringare, naturupplevelser och friluftsliv. I syfte att tillgängliggöra Nissan med omgivningar för rekreation och friluftsliv samt berika kultur- och naturupplevelser längs ån har ett flertal lokala vandringsstigar anlagts för allmänhet och turism såväl inom som utanför tätorter.
Nedan presenteras några exempel på sådana som utgår från tätorter eller från kulturhistoriska miljöer. Därutöver finns längre vandringsleder som passerar Nissandalen bland annat Järnbärarleden mellan Isaberg och Gnosjö samt Höglandsleden.

Från Spaafors såg utgår Dammstigen som följer det gamla dammområdet med en anlagd bro över Nissan. Vidare utgår en led längs gamla Elsabovägen som leder åt Vallgårda ödelagda by med odlingsmarker och kyrkogård.

Figur 62. Skyltade vandringsstigar som utgår från Spaafors såg. I bakgrunden skymtar Nissan och gamla dammområdet. Foto från söder. Foto 2012.

En mer originell led är Skyttevärnsleden, en knapp kilometer lång stig längs ett nedlagt militärt övningsfält i Öreryd utmed Nissans västra sida. Övningsfältet hör samman med det flyktingläger som fanns förlagt i Öreryd under andra världskriget.
Längs leden passerar man skyltade skyttevärn. Leden är rikligt skyltad och anlagd av Öreryds hembygdsförening.

Figur 63. Informationsskylt om Skyttevärnsleden i Öreryd anordnad av Öreryds hembygdsförening. Foto 2012.

Längs Nissan vid Nissafors bruk är en tre kilometer lång led anlagd, benämnd Golfbane-leden. Leden följer såväl golfbanelandskap som det gamla brukslandskapet samt i söder odlings- och beteslandskap Ettö naturreservat. Längs leden finns skyltar som upplyser om kulturplatser främst rörande Nissafors bruks historia men också om naturvärdena i naturreservatet. Mellan Isaberg/Nissafors och Gnosjö finns en historisk vandringsled benämnd Järnbärarleden.

Figur 64. Golfbaneleden följer Ettö naturreservat en bit och har sedan sin sträckning genom Nissafors bruksområde. Foto från nordväst, 2012.

Figur 65. Starten för Golfbaneleden längs lämningar av Nissafors bruk. Foto från öst.

I Gislaveds tätort har en fyra kilometer lång natur- och kulturstig anlagts längs Nissan. Längs stigen finns information om kultur och natur. I centrala Gislaved möter vandraren ett musealt men också levande industrilandskap med industrilämningar och utförliga informationsskyltar.

Figur 66. Informationstavlorna kultur- och naturstig längs Nissan i Gislaved. Foto 2014.

Nissaleden följer Nissan mellan Smålandsstenar och Skeppshult. Leden är ungefär åtta kilometer lång. I norr utgår den från kraftstationen Ågårdsfors.

Figur 67. Nissaleden vid Ågårdsfors kraftstation. Vandringsleden går mellan Ågårdsfors i Smålandsstenar och Skeppshult. Foto från sydväst.

I konstnären John Bauers fotspår

Konstnären John Bauer vistades i Mulserydstrakten och bodde på Jära gästgiveri under den period han var verksam vid Konstnärsakademien och åren därefter.

Han rörde sig i Nissans omgivningar med skön natur i mossrik storskog. Naturen här har troligen bidragit till inspiration i hans konstnärskap.

Utvärdering enligt system Kultur Aqua

Kulturhistoriska objekt och miljöer utmed inventerad sträcka av Nissan

Merparten av i de rapporten inventerade och redovisade lämningarna, miljöer och objekt som är direkt vattenanknutna har utvärderas i enlighet med värderingsmodell presenterad i rapport **KulturAqua – system för kulturvärdesbedömning av sjöar och vattendrag.**[155]

Vissa miljöer innefattar flera enskilda objekt, dessa har inte getts enskild bedömning, utan miljön som helhet har bedömts. Numren relaterar till kapitlet ”Inventerade och kartlagda objekt längs Nissan”.

Om kriterier och värderingsnormer se kapitlet ”Kulturvärdesbedömning”. Bedömningarna relaterar till enskilt inventerat vattendrag, i detta fall Nissans åsträcka inom nuvarande Jönköpings län.

I

Nissan 6. Kvarnlämning. Tubbebo kvarn.

RAÄ Angerdshestra 127.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	2	
Tillgänglighet	2	
Upplevelsevärde	3	
Speciella förhållanden		Fornlämning
Summa	23	

Figur 68.

Tubbebo kvarn, första kvarnen i Nissans från dess upprinning Nissa källa. Ålderdomlig kvarnplats. Belägg från slutet av 1600-talet. Kartbelägg 1700-tal. Rester av fördämning, kvarngrund och vattenhjulsränna. En 800 meter lång skogsväg leder från landsvägen till platsen. Kvarnlämningen skyltad med en gjutjärnsskylt. På vägen till kvarnplatsen passeras ett ålderdomligt broläge över Nissan (Nissan 5).

[155] Länsstyrelserna i Jönköping och Västerbotten, Rapport tryckt av länsstyrelsen i Jönköpings län, Meddelande Nr 2009:46.

II

Nissan 7. Kvarnlämning. Sevdabo.

RAÄ Angerdshestra 128.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	4	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	2	
Tillgänglighet	1	
Upplevelsevärde	3	
Speciella förhållanden		
Summa	18	

Figur 69.

Sevdabo kvarn. Kvarnlämning med kvarngrund och fördämning.
Blockrik, otillgänglig terräng. Plats med lång tradition av kvarndrift, alltsedan 1600-talet.

III

Nissan 9. Stenvalvbro.

RAÄ Angerdshestra 32:1.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	4	
Speciella förhållanden		Fornlämning
Summa	29	

Figur 70.

Välbevarad stenvalvbro från 1902 i originalskick. Numera ur bruk och avstängd för trafik med motorfordon. Fint exponerad miljö från nuvarande landsväg sedan bromiljön är röjd från sly, vilket påtagligt höjt upplevelsevärdet. Bron med vägbank utgör ett värdefullt kulturhistoriskt tillskott i väg- och vattenmiljö och är iögonfallande för trafikanter.

IV

Nissan 10. Såglämning, dammiljö. Arvidabo.

RAÄ Angerdshestra 129.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	4	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	2	
Tillgänglighet	2	
Upplevelsevärde	3	
Speciella förhållanden		
Summa	19	

Figur 71.

Lämning efter såg och vattenhjulsränna samt fördämning. Såglämning på åns västra sida. På östra sidan har en stickhyvel funnits. Platsen nås via stigar längs ån från såväl västra som östra sidan, ungefär fyra hundra meter lång sträcka från landsvägen. Den forna dammiljön förhöjer påtagligt upplevelsevärdet och det pedagogiska värdet.

V

Nissan 11. Såglämning. Fagerhult.

RAÄ Angerdshestra 126.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	2	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	1	
Tillgänglighet	2	
Upplevelsevärde	1	
Speciella förhållanden		
Summa	14	

Figur 72.

En dammvall av sten, nedbruten över åns fåra är den mest framträdande lämningen på platsen.

VI

Nissan 13. Såglämning. Fagerhult.

RAÄ Angerdshestra 125.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	4	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	2	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	3	
Speciella förhållanden		
Summa	20	

Figur 73.

Såglämning, sentida. Grund med plintar, dammvall av sten och vattenhjulsränna.
Cirka 200 meter från landsvägen. Lämningen nås tämligen enkelt via en skogsväg.

VII

Nissan 14. Stenvalvbro.

RAÄ Angerdshestra 27:1.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	4	
Speciella förhållanden		Fornlämning
Summa	29	

Figur 74.

Välbevarad stenvalvbro över Nissan. Troligen uppförd i slutet på 1800-talet. Ålderdomlig broplats, finns angiven på flera äldre kartor, bland annat avmätningskarta år 1737.[156] Bron och vägbanken nyttjas idag som skogsväg. Bron ligger något avskilt från nuvarande väg, men är ändå lätt att nå från denna.

[156] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.

VIII

Nissan 15. Sågkvarn, lämning. Svinhult.

RAÄ Angerdshestra 124.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	4	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	2	
Tillgänglighet	2	
Upplevelsevärde	3	
Speciella förhållanden		
Summa	19	

Figur 75.

Plats för kvarn och eller sågkvarn, belagd i kartor från tidigt 1700-tal. Stengrund, vattenhjulsränna, fördämningsmur. En hundra meter lång stig leder från landsvägen till platsen utmed östra sidan av Nissan. Lång tradition av vattenkraftsutnyttjande.

IX

Nissan 19. Kvarnlämning, Västra Jära.

RAÄ Mulseryd 272.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	4	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	2	
Tillgänglighet	2	
Upplevelsevärde	3	
Speciella förhållanden		
Summa	19	

Figur 76.

En kvarnstig leder i skön terräng från Jära vattensåg genom skogen längs åns norra sida till kvarnplatsen. Här har funnits en sentida enklare broövergång, vilken dock numera är raserad. Kvarnlämningen på åns södra sida är i mindre grad bevarad.

X

Nissan 20, 21. Jära vattendrivna såg. Spånhyvel. Damm.

RAÄ Mulseryd 155:1; 154:.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	5	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	4	
Speciella förhållanden		Ingår i kulturhistoriskt värdefullt objekt samt bedömd som kulturhistoriskt intressant industrimiljö, klass 1 (Jönköpings läns museum 1989. Länsstyrelsen 1998).
Summa	31	

Figur 77.

Jära vattensåg från omkring 1862 är den enda vattenhjulsdrivna sågen kvar längs Nissan i Jönköpings län. Sågen har två cirkelsågverk. Museisåg, förevisas och drivs med vattenkraft sommartid av Mulseryds hembygdsförening. Museimiljö och hembygdspark där även en vattenhjulsdriven stickhyvel ingår, den enda i sitt slag längs Nissan i länet.

Vårdade byggnader. Väl skyltade anläggningar. Hembygdsgård/Jära Gästgivargård 200 meter väster om sågen. Vandringsstigar.

XI

Nissan 22, 23. Stenvalvbroar. Västra Jära.

RAÄ Mulseryd 20:1, 2.

Värderingstyp	Värdering		Kommentar/Tidigare utvärderat
	Nr 19	Nr 20	
Dokumentvärde	8	8	
Kvalitet	4	4	
Sällsynthet	3	3	
Representativitet	3	3	
Pedagogiskt värde	4	4	
Tillgänglighet	3	3	
Upplevelsevärde	4	4	
Speciella förhållanden			Fornlämningar
Summa	29	29	

Figur 78.

Miljö med två äldre vägbroar, stenvalvbroar, över Nissan med två respektive ett valv av huggen, kilad sten. Hör samman med gamla landsvägen från Jönköping mot Göteborg och Nissastigen och denna sträcka är del i gamla häradsvägen. På ömse sidor av broarna är vägbankar. Välbevarad miljö i anslutning till odlingsmark. Broarna är väl synliga för dagens trafikanter med måttlig framfart. Broarna ej i bruk för allmän trafik.

XII

Nissan 24. Kvarnlämning. Jära Norrgård.

RAÄ Mulseryd 273.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	4	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	2	
Upplevelsevärde	3	
Speciella förhållanden		
Summa	21	

Figur 79.

Lämningar efter kvarngrund fördämning och vattenhjulsränna. God överblick över område med tydliga lämningar utvisande vattenkraftutnyttjande för kvarnverksamhet. Ålderdomlig kvarnplats.

XIII

Nissan 31—35. Stenvalvbro, vägbankar.

RAÄ Mulseryd 18:1, 145:1, 201:1.

Bottnaryd 318:1, 420:1, 421:1, 475, 476.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	4	
Speciella förhållanden		Fornlämning
Summa	29	

Figur 80.

Stenvalvbro, 40 meter lång, två spann, välbevarad. Byggd 1880-1890. Vägbank på ömse sidor av Nissan. Bron avstängd för trafik. Häröver gick Göteborgsvägen och väg in mot Västergötland. Vägmöte med gamla Nissastigen på östra sidan. Bron benämnd *Vagnarsbro* på karta från år 1737.[157] Ett hundra meter längre nedströms har funnits en senare bro, dock numera utriven. Vagnarsbro är väl exponerad för dagens trafikanter på Nissastigen. Flera äldre vägbankar i närområdet.

[157] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.

XIV

Nissan 46—53. Spaafors. Miljö. Spaafors sågverk och kraftverk samt smedja/snickeri. Lämningar efter kolugn, fördämning, grund till eventuell stångjärnssmedja m.m.

RAÄ Norra Unnaryd 99:1, 201, 202, 203, Mulseryd 687.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	5	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	4	
Speciella förhållanden		Kulturhistoriskt intressant industrimiljö, klass 1 (Länsstyrelsen 1998).
Summa	31	

Figur 81.

Plats för borttaget järnbruk och trämassefabrik. Bevarade byggnader är sågverk från 1906 med intakt maskineri, en av landets få bevarade ramsågar samt kraftverk och smedja/snickeri.

Kraftverk bestående av maskinhus med likströmsgenerator och växelströmsgenerator samt turbinmaskineri av en dubbel Francisturbin från tidigt 1940-tal i öppen sump. Spaafors kraftverk är den enda i sitt slag längs Nissan i Jönköpings län. Lämningar efter fördämning, kolugn, grund till stångjärnssmedja m.m. Spaafors-anläggningarna är till stora delar i originalskick och representerar en välbevarad vattendragsanknuten kultur- och industrimiljö med restaurerade byggnader.
Vårdade byggnader, anordnad rastplats. Väl skyltat med rik kulturhistorisk information. Vandringsstigar utgår från platsen.

XV

Nissan 58. Hoppebo kvarn. Miljö.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	2	Privat tomtmark
Upplevelsevärde	3	
Speciella förhållanden		Kulturhistoriskt intressant industrimiljö, klass 1 (Länsstyrelsen 1998).
Summa	27	

Figur 82.

Hoppebo kvarn. Anlagd i slutet av 1800-talet. Välbevarad kvarnbyggnad med maskineriet bevarat. Miljö med mjölnarstuga och smedja. Stora dammen till Unneforssågen utriven. Kvarnen ligger inom privatägd tomtmark.

XVI

Nissan 62. Unnaryds masugn. Lämning.

RAÄ Norra Unnaryd 98:1-4.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	5	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	2	
Tillgänglighet	2	
Upplevelsevärde	1	
Speciella förhållanden		Fornlämning
Summa	23	

Figur 83.

Lämning efter Unnaryds masugn, 1800-tal. Masugnsruin, slaggvarpar, partier av utriven fördämning, järnslagg i åkanten. Platsen åtkomlig från skogsväg. Snårig terräng. Tät vegetation försämrar upplevelsevärdet.

XVII

Nissan 68. Alabo och Mårtenstorp såg och kvarn. Lämningar.

RAÄ Öreryd 133.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	2	
Kvalitet	1	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	1	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	1	
Speciella förhållanden		
Summa	14	

Figur 84.

Lämningar efter kvarn och såg på åns östra sida. Fragmentariska rester av gjuten grund. Befintlig kvarnsten vid Nissan strand. Rest av fördämning på ömse sidor av ån. Platsen skyltad.

XVIII

Nissan 92–96. Nissafors Bruk. Miljö. Bebyggelsemiljö, lämningar.

RAÄ Öreryd 112:1 och Källeryd 127:1 (2).

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	5	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	4	
Speciella förhållanden		Kulturhistoriskt värdefull miljö (Jönköpings läns museum 1981)
Summa	31	

Figur 85.

Nissafors järnbruk (1725–1906) och plats för Nissafors Träsliperi (1906–1955). Lämningar efter fördämningar, grunder och slagghögar, kvarngrund m.m. Flygelbyggnader och järnbod bevarat (1800-tal). Grunder efter träsliperi. Delar av området, framförallt väster om Nissan, omgjort till golfbana i olika omgångar från och med 1968. Väl skyltad miljö om brukets historia. En vandringsled skyltad med kulturhistorisk information längs industrilämningar bidrar till berikande upplevelse av kultur, natur och bygd.

XIX

Nissan 120. Bro. Nybron.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	5	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	4	
Speciella förhållanden		Byggnadsminne
Summa	31	

Figur 86.

Sveriges främsta representant bland balkbroar av armerad betong. Uppförd 1914, i fortifikatoriskt syfte. Tillhör den första generationens balkbroar i landet och är konstruerad för tunga transporter längs Nissastigen. Bron avstängd för trafik, brukas av gång- och cykeltrafikanter. Ersatt längre uppströms med en ny vägbro år 1998.

XX

Nissan 126—136, 138. Gyllenfors. Gislaved. Industrimiljö. Bebyggelse och lämningar.

RAÄ Båraryd 241:1, 133:1, 242:1, 486.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	5	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	4	
Speciella förhållanden		
Summa	31	

Figur 87.

Industrimiljö som speglar vattenkraftens betydelse genom tiderna, framväxten av först småskaliga verksamheter med skvaltkvarnar, hjulkvarnar, sågar och småindustrier till järnbruk, glasbruk och senare framställning av gummiprodukter. Främst återstår 1900-talets industribyggnader. Den senaste huvudindustrins verksamhet Svenska Gummifabriks AB, nedlagd sedan 2002. Industrilokalerna inrymmer andra verksamheter. Kraftverksdamm till Gyllenfors kraftstation från 1936, en av Nissans idag tre verksamma kraftstationer inom Jönköpings län. I Gislaveds äldsta industribyggnad, gamla remfabriken från 1935, är Gislaveds Industrimuseum inhyst. Museet visar gummi-, läder-, plast-, och verktygsindustrin såväl vid Gyllenfors som regionalt. Området väl skyltat med kulturhistorisk information. Genom industriområdet passerar en lokal vandringsled, skyltad med kulturhistorisk information.

XXI

Nissan 137. Gyllenfors. Gislaved. Flottningsränna. Lämning. Ingår i miljö XX.

RAÄ Båraryd 486.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	5	
Representativitet	-	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	4	
Speciella förhållanden		
Summa	28	

Figur 88.

Flottningsränna i Nissan vid Gyllenfors, centrala Gislaved. Rännan uppförd 1936 samtidigt med intilliggande kraftstation och har ersatt en äldre. Rännan är avkortad, men vitala delar återstår. Enda bevarade flottningsrännan i originalskick i Nissan i Jönköpings län och utgör en utmärkt representant för flottningshistoriken i såväl Jönköpings län som för hela Sydsverige. Rännan har därtill ett centralt läge i Gislaved, exponerad i industrimiljö och intill Gislaveds Industrimuseum.

XXII

Nissan 143, 144. Hällsokällan Villstad Brunn. Lämning.

RAÄ Villstad 13:1.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	5	
Representativitet	-	
Pedagogiskt värde	2	
Tillgänglighet	2	
Upplevelsevärde	3	
Speciella förhållanden		
Summa	22	

Figur 89.

Plats för hälsokälla, Villstad Brunn och badanstalt (1852–1933) med varmbadhus och brunns-salong. Inga byggnader bevarade, förutom ett mindre brunnshus anlagt över huvudkällan samt enstaka gjutna grundfundament. Platsen representerar en intressant epok rörande kurortens betydelse för bygden, socialt, ekonomisk men också som värdefull kultur- och medicinhistorisk företeelse, vilket påtagligt levandegörs med informativ skyltning av Villstads hembygdsförening/Västbo härads fornminnesförening.

XXIII

Nissan 150. Kappeleds spikfabrik. Lämning.

RAÄ Villstad 159:1.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat
Dokumentvärde	4	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	5	
Representativitet	-	
Pedagogiskt värde	2	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	3	
Speciella förhållanden		
Summa	19	

Figur 90.

I Kappeled fanns under 1800-talet och tidigt 1900-tal en rad småskaliga industriverksamheter som drevs av Nissaåns vattenkraft. På Kappeledssidan fanns under olika perioder såg, färgeri, vadmalsstamp, snickerifabrik, tråddrageri med spikfabrik samt kraftstation. De industriella verksamheterna, förutom kraftstationen, lades ned i början av 1920-talet.Numera återstår en grund från spikfabriken (1914 – ca 1920). På motsatt sida ån låg Villstads kvarn och såg (inga lämningar bevarade).

Tack vare en informativ skylt uppsatt av Villstads hembygdsförening/Västbo härads fornminnesförening, berikas upplevelsen av platsen.

XXIV

Nissan 165. Ågårdsfors kvarn.

Värderingstyp	Värdering	Kommentar/Tidigare utvärderat I
Dokumentvärde	2	
Kvalitet	2	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	1	
Tillgänglighet	3	Privat
Upplevelsevärde	1	
Speciella förhållanden		
Summa	15	

Figur 91.

Ågårdsfors kvarn. Kvarnbyggnad anlagd åren 1851–1853. 1913 tillbyggdes en kraftstation. Kvarnbyggnaden är tömd på det mesta av inredningen.

XXV

Nissan 172–178. Industrimiljö Skeppshults Bruk, Bölaryds kvarn och såg. Kraftstationer. Dammiljö. Flottning.

Värderingstyp	Värdering	
Dokumentvärde	8	
Kvalitet	4	
Sällsynthet	3	
Representativitet	3	
Pedagogiskt värde	4	
Tillgänglighet	3	
Upplevelsevärde	4	
Speciella förhållanden		Kulturhistoriskt värdefull miljö (Jönköpings läns museum 1981); Kulturhistorisk industrimiljö, klass 2 (Länsstyrelsen, 1998).
Summa	29	

Figur 92.

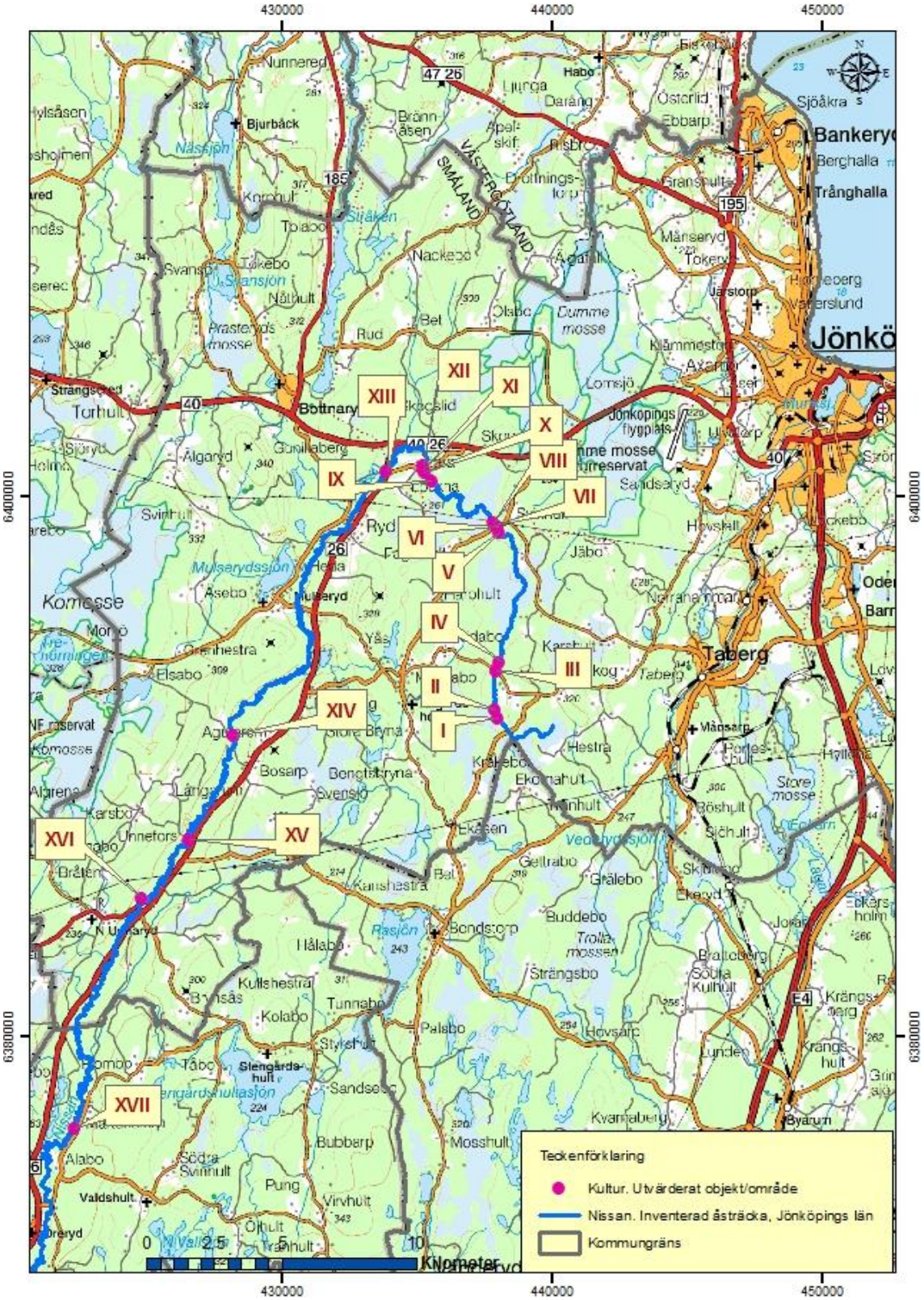
Industrimiljö som speglar vattenkraftens betydelse alltsedan 1600-talet med kvarnverksamhet, senare såg.

Från slutet av 1800-talet industrietablering med stols- och lie tillverkning. Skeppshults Bruk (1916–2002), tråddrageri och spiktillverkning. Samlad industrimiljö från 1940-talet kvarstår, inrymmer idag andra verksamheter. Sågbyggnaden tömd på maskinell utrustning, används som samlingslokal.

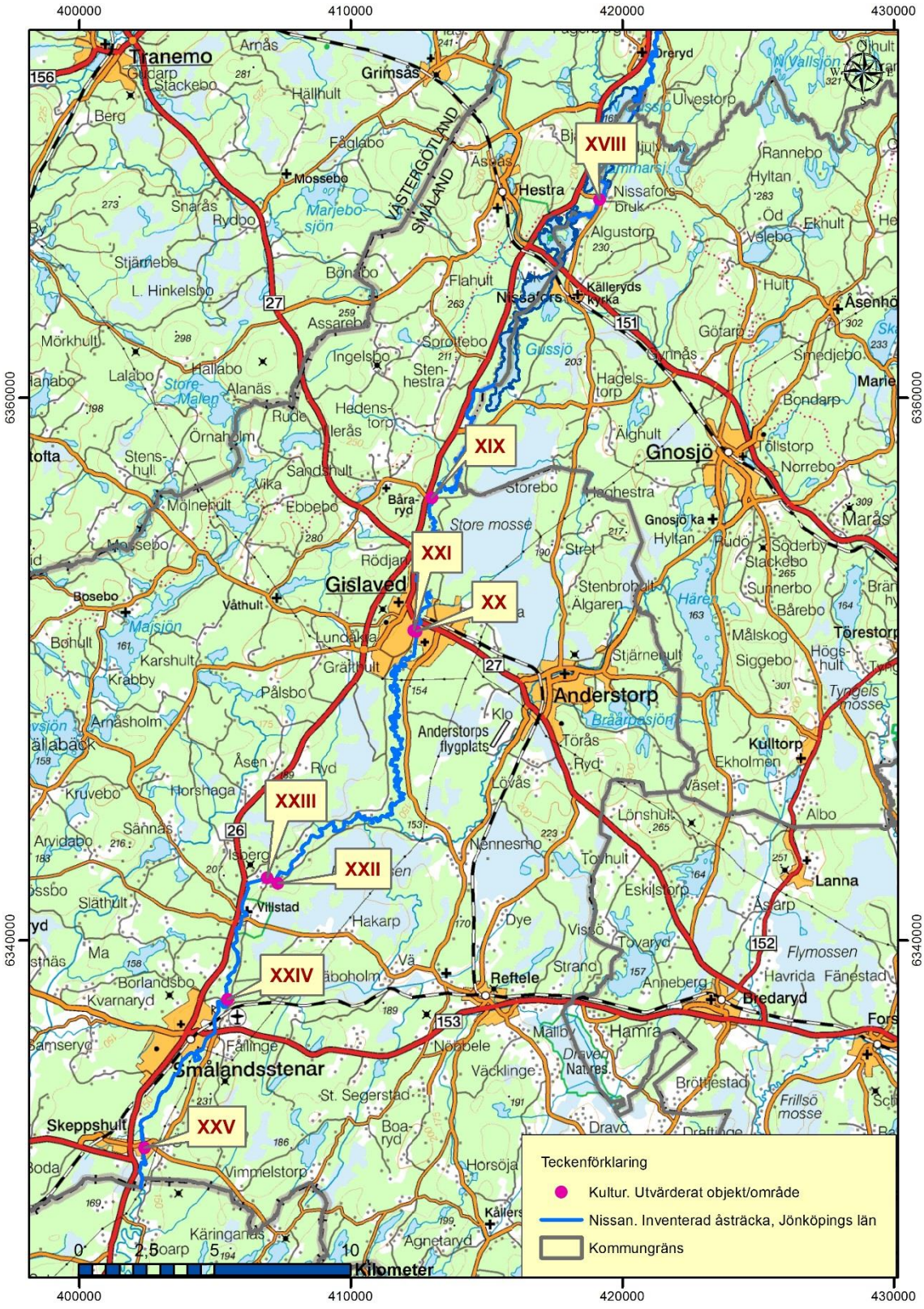
Bölaryds kvarn, med anor kända från 1600-talet, nyuppförd efter brand år 1736 och har senare genomgått flera ombyggnationer. Inredning med kvarnverk bevarat, drivs med elektricitet. Kvarnen restaurerad senast i slutet på 1990-talet och kunde för första gången efter att den avvecklats år 1959 åter köras år 2002.

Kvarn- och sågmiljö vårdas av Bölaryds kvarnförening och förevisas för allmänheten. Bölaryds kvarn är idag den enda kvarn som kan drivas längs Nissan i Jönköpings län. Kraftverksdamm och kraftstation från 1920, en av Nissans tre verksamma kraftstationer inom Jönköpings län. En äldre kraftstationsbyggnad från 1905 finns bevarad på åns östra sida. Trumma med gjuten flottningsränna genom fördämningen. Nedströms Bölaryds kvarnfall flottades timmer på Nissan till Långaryd på 1600-talet.

Översiktskartor. Utvärderat objekt/område



Figur 93. Utvärderade objekt/område I-XVII. Skala 1:200 000.



Figur 94. Utvärderade objekt/område XVIII-XXV. Skala 1:200 000.

Inventerade och kartlagda objekt längs Nissan i Jönköpings län

Nissan 1)
Nissa källa, Månsarps socken, Jönköpings kommun. Källa med tradition.
På gränsen mellan Hacklarsbo i norr och Hestra i söder i Månsarp socken, Jönköpings kommun, sex kilometer sydväst om Taberg och ca 16 kilometer sydväst om Jönköping är Nissans upprinningsområde i en högmosse där rännilar flödar samman och bildar källan till Nissan.

I en utredning från år 1745 angående möjligheterna att bedriva flottning i Nissan finns en detaljritning, Nr 47, daterad 18 september med beskrivning av Nissa källa.[158]

> Litt a. Nissans ursprung är ett trint håhl af 1 1/2 alns diameter, stilla stående klart kiällesprång, samt 1 1/2 alns djupt wattn, innan den bottenlösa dyen kiännes; det tillfryser aldrig, ehuru stark vintern är.
>
> Rundt omkring, som in Plano ses, är gungdye, hvilken ifrån a går på båda sidor om rändeln nästan 2000 alnar åt nordwest till (Hårsåsen) där Nissan först börjar rinna genom hårda backen 1 aln och 5 qvarter bred.
>
> Nedanför (Hårsåsen) faller en liten rändel uti Nissan ock öker wattnet vid tubbebo qvarn, som är den första dito från Nissans ursprung.
> Sedan ökes Nissan vidare af åtskilliga bäckar och åar vid Gagnaryd, Jera och Ryds qvarn, samt af flera tillstötande rännilar, bäckar och åar ända till des utlopp i hafvet vid Halmstad.
>
> Höllkarne ängen är för några och tiugo år sedan inhägnad till Hacklarsbo, endast för den skada åborne lidit på des creatur, som förut årligen satt sig i gungdyen omkring Nissans ursprung.
>
> Nordost, Sydost och Sydwest från a stöter Hästra mosse intill gungdyen. Nord i från a till 1700 ar´ distance ligger hemmanet Hacklarsbo. Ock sydost från a till 1200 ar´ längd är belägit cronohemmanet Hestra, som af chartan närmare sees.

Nissa källa finns markerad på flera historiska kartor, bland annat storskifteskartor över Hestra och Hacklarsbo i Månsarp socken.[159]

Ny: RAÄ Månsarp 213. Källa med tradition.

N 6391539 / E 440015 (SWEREF 99 TM). Generell koordinat.

[158] Nissaströmmens första ursprung i Hestra mosse och Höllkarne ängen, Månsarps socken, Avmätt 18 september 1745, Nr 47, Handritade kartverk, Band 4. Krigsarkivet.
[159] Hestra, storskifte, rågångsåtgärd, 1828, akt 06-mån-27; Hacklarsbo nr 1-2, storskifte, 1803 (1804,1805), akt E81-5:1; Hacklarsbo, storskifte, 1805, akt 06-mån-12.

Figur 95. Detaljritning av Nissa källa – *Nissa Strömmens första ursprung*.
Geometriskt avmätt 18 september 1745. Källa: Krigsarkivet.

Figur 96. Nissa kärr och Hestramossen där Nissan har sitt ursprung på gränsen mellan Hacklarsbo och Hestra i Månsarps socken, Jönköpings kommun. En mängd små rännilar flödar här samman och bildar Nissan. Svårforcerad kärrmark med bottenlösa hålor.
Leif Henriksson visar med GPS läget för Nissa källa.

Nissan 2)
Broplats. Första anlagda passagen över Nissan, en övermossad flat stenhäll. Nissan bildar här gräns mellan Hacklarsbo och Hestra i Månsarps socken, Jönköpings kommun.

En stenhäll vilar på mindre stödstenar på ömse sidor av den lilla rännilen som utgör Nissan. Hällen är cirka 1,7x2 meter stor och 0,25 meter tjock. Möjligen kan det röra sig om två flata hällar. Svårbedömt på grund av mossbeväxning.

Hit leder en äldre, mindre väg/stig från Hacklarsbo. Brostenen övergår i en smal stensatt brukningsväg på ömse sidor av ån. Mot norr övergår stenbanken i en stig. Vägen övergår till stig även i söder där den följer fastighetsgräns. Stigen leder över Nissan till en samfällighet, eventuell gammal torvtäkt. Dock finns inga synliga spår efter torvtäktsverksamhet i terrängen.

Färdvägen finns inritad på skifteskartorna över Hacklarsbo.

N 6391140 / E 439630 (SWEREF 99 TM).

Figur 97. Första passagen över Nissan ca 600 meter nedströms Nissa källa på gränsen mellan Hacklarsbo och Hestra i Månsarps socken. Nissan syns här som ett stilla bäckflöde.
Häröver leder en vägbank och stig från Hacklarsbo söderut över Nissan ut i mossmark.
Foto från väst, 2013

Nissan 3)
Torvtäkt, lämningar (sentida), Sevdabo, Månsarps socken, Jönköpings kommun.

Torvtäktsbassänger i nordvästra delen av Hestramossen, inom ett ca 300 x 600 meter stort område. Torvtäkt har här bedrivits från 1925, då mest för husbehov. Arrende på Hestras mark, Sevdabo 1:2, fram till 1960-talet. Från 1940-talet fram till 1960-talet bedrevs torvtäkt för torvströfabrik. Sex torvlador finns markerade på ekonomiska kartan (1950-tal). Några enstaka finns ännu kvar, dock i långt gånget förfall.
Torvladorna är enkla träbyggnader med väggar av ofärgad gles träplank, takbeläggning av plåt eller takstickor. Ett fundament till en emballagepressmaskin röjer ytterligare platsens historia samt torvtäktsbassängerna. De sistnämnda syns på ekonomiska kartan från 1954.[160] Över Nissan är en i cement gjuten platta lagd som överfart för torvtäktsverksamhetens behov.

N 6391016 / E 438754 (SWEREF 99 TM). Generell koordinat.

[160] Ekonomiska kartan Tranhult, 1954.

Figur 98. Torvtäktsbassäng, Hestramossen, Sevdabo, Månsarps socken. Foto från norr, 2006.

Figur 99. Torvlada vid torvtäkt, Hestramossen, Månsarps socken. Foto 2006.

Nissan 4)
Broplats. Tubbebo-Sevdabo, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

186 meter lång vägbank och brofästen på ömse sidor av Nissan. Vägbanken belägen omedelbart norr om nuvarande landsväg. Väg och bro markerade på storskifteskarta över Sevdabo 1824 samt på laga skifte karta 1842.[161] Miljön förändrad av dikesarbeten. Tät trädvegetation.

Ny: RAÄ Angerdshestra 131. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6391301 / E 438418 (SWEREF 99 TM).

[161] Sevdabo, storskifte, 1825 (1824), akt 06-ara-15; Sevdabo, laga skifte, stängseldelning, 1843 (1842), akt 06-ara-37.

Nissan 5)
Bro/passage över Nissan mellan Tubbebo och Sevdabo, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

En större flat stenhäll, 2,7 meter lång, 0,7 meter bred, 0,3 meter tjock, är under senare tid, på 1990-talet, lagd på äldre brofästen.[162, 163]

Denna passage över Nissan motsvaras troligen av den som beskrivs i geografisk karta 1737 (Figur 21, Nr 47) över Nissan: Vid …*Litt K är en bäckabro, emellan Tubbebo och Sevdabo*.

På storskifteskarta över Sevdabo 1824 och Tubbebo enskifteskarta 1826, är färdväg och överfart markerad.[164] Avstånden skiljer en smula mellan Tubbebo kvarn och broplatsen i de äldre kartorna, men uppgifterna härom tyder på att det bör röra sig om denna plats.

Ny: RAÄ Angerdshestra 130. **Övrig kulturhistorisk lämning**.

N 6391689 / E 438117 (SWEREF 99 TM).

Figur 100. Äldre passage över Nissan mellan Tubbebo och Sevdabo i Angerdshestra socken i Jönköpings kommun, ungefär 2,8 kilometer nedströms Nissa källa.
Stenhällen är lagd över ån i sen tid. Den har ersatt en sedan länge försvunnen äldre brosten.
Foto från sydväst, 2014.

Nissan 6)
Kvarnlämning. **Tubbebo kvarn** (och senare Ekornahult), Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

På åns västra sida är lämningar med kvarngrund och kvarnsten, dammvall, vattenhjulsränna inom ett 30 x 25 meter stort område. Kvarngrunden är 5 x 4,5 meter stor. Fundament till vattenränna, överfall och åtta meter lång vattenhjulsränna, 20 meter lång fördämning av sten och jord. Fördämningen nedbruten över åfåran.

[162] (Se ekonomiska kartan där markerad stig går över ån (6D 8i NV, ca 156 meter söder om kartbladsgräns i norr).
[163] Enligt uppgift kommer hällen från en gård i Södra Hökhult.
[164] Sevdabo, storskifte, 1824, akt E6-20:2; Tubbebo, enskifte, 1826, akt 06-ara-16.

Tubbebo kvarn är den första kvarnen räknat från Nissans upprinningsområde. Här finns det första fallet i Nissan. Kvarnen finns markerad och beskriven på uppmätningsritning över Nissan 1737 (Figur 21, Nr 47).[165] Kvarnbyggnaden uppges då vara byggd för 40 år sedan och kvarnfallet anges vara 1 ¾ aln högt (1,04 meter). **Härifrån är intet annat än en liten bäck allt intill dess (Nissans) början uti Hestra Mosse** skriver lantmätaren.

Tubbebo kvarn finns redovisad som den första kvarnen räknat från Nissan källa på detaljritning av Nissaströmmens första ursprung i Hestra mosse och Höllkarne ängen, år 1745 (Nr 47).[166] På storskifteskarta Tubbebo 1826 och Sevdabo 1824 är markerat byggnad och vattenhjul och damm, kvarnbyggnad på åns västra sida.[167] På laga skifte karta Sevdabo 1842 finns kvarnbyggnad och motsvarande damm inritad.[168]

Lång tradition av kvarnverksamhet på platsen.

Ny: RAÄ Angerdshestra 127. **Fornlämning**.

N 6391810 / E 438006 (SWEREF 99 TM).

Figur 101. Lämningar efter Tubbebo och Ekornahult kvarn vid Nissans västra sida i Angerdshestra socken vid det första fallet i Nissan från dess upprinningsområde. Kvarlämningen ligger ungefär tre kilometer nedströms åns ursprung Nissa källa. Foto från norr, 2014.

[165] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41, nr 47.
[166] Nissaströmmens första ursprung i Hestra mosse och Höllkarne ängen, Månsarp socken, avmätt 18 september 1745, nr 47. Tubbebo kvarnfall finns noterad i marginalen på ritning nr 46 (avmätt 17 september 1745). Krigsarkivet, handritade kartverk, band 4.
[167] Tubbebo nr 1, storskifte, 1826, akt E6-21:1; Sevdabo, storskifte, 1825 (1824), akt 06-ara-15.
[168] Sevdabo, laga skifte, stängseldelning, 1843 (1842), akt 06-ara-37.

Figur 102. Tubbebo och Ekornahult kvarn vid Nissans västra sida. Kvarnsten i förgrunden. Foto från väst, 2014.

Nissan 7)
Kvarnlämning. Sevdabo kvarn, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

På västra sidan av huvudfåran är kvarngrund 7x5 meter stor. Dammvall, 25 meter lång, hjulbäck tio meter lång samt en kvarnsten. Svårframkomlig terräng, otillgängliga lämningar.

Till Sevdabo har tidigare hört en enfotakvarn från 1600-talet. Den övergavs då för dess svåra belägenhets skull. **Stenig och sank mark, intill enfota kvarnen** enligt lantmätarens beskrivning (Figur 21, Nr 46) på karta Nissan 1737.[169] Förmodligen rör det sig om samma kvarnplats. Platsen har fortsatt nyttjats för kvarndrift trots dess svåra belägenhet.

På storskifteskarta Sevdabo 1824 finns kvarnbyggnad med vattenhjul markerad på västra sidan av ån samt damm. Kvarnväg inritad från Sevdabo.

Lång tradition av kvarnverksamhet.

Ny: RAÄ Angerdshestra 128. **Övrig kulturhistorisk lämning**.

N 6392123 / E 437896 (SWEREF 99 TM).

[169] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.

Figur 103. Lämning efter Sevdabo kvarn i Angerdshestra socken. Svårtillgänglig terräng. Foto från nordväst, 2014.

Figur 104. Fördämningsmuren till Sevdabo kvarn. Foto från väst, 2014.

Nissan 8)
Broläge. Sevdabo, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

Inga synliga lämningar vid besiktning.

Ungefär motsvarande läge finns på karta över Nissan 1737 (Figur 21, Nr 45) med följande text: **Är en spång över vattnet mellan Sefdabo och Angerdshestra**.[170] Karta Sevdabo 1825 utvisar broläget. En mindre väg/stig leder till platsen österifrån enligt ekonomiska kartan 1954.[171]

N 6392468 / E 437859 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge.

[170] Sevdabo, storskifte, 1824,1825, akt 06-ara-15; Nissan, avmätning, 1737, akt E41.
[171] Ekonomiska kartan, Angerdshestra 1954.

Nissan 9)
Stenvalvbro över Nissan längs vägen åt Sevdabo–Arvidabo, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

Bron är 14 meter lång, 4,5 meter hög och med ett spann, ca fem meter långt och tre meter högt. I anslutning till bron är vägbank på ömse sidor. Bron ur uppförd år 1902 av handhuggna, väl kilade stenar. Räcke av vinkelformat järn fäst på räckesständare av stenstolpar, längs bro och vägbank.

Stenen till bron hämtades från Södra Hökhult. Bygget förestods av Johan Johannesson från Harphult och Rickard Svensson från Lilla Älmesås tillsammans med bönder, torpare och stenhuggare. Två tusen kronor kostade vägbygget inklusive bron. Skyltad av Angerdshestra hembygdsförening 9 april 2001. Bron är avstängd sedan 1970-talet för motorfordon. Väl synlig från nuvarande landsväg.

Motsvarande läge för bro finns angivet på bland annat karta Arvidabo nr 1-2, Storskifte 1817.[172]

RAÄ Angerdshestra 32:1. **Fornlämning.**

N 6393559 / E 437927 (SWEREF 99 TM).

Figur 105. Stenvalvbro över Nissan, byggd 1902 längs vägen Sevdabo–Arvidabo, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun. Foto från väst, 2014.

Nissan 10)
Såglämning. Arvidabo såg, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

Lämningar efter såggrund på västra sidan av Nissan. Grunden är 15x5 meter i storlek, 30 meter lång vattenhjulsränna, dammvall av sten, 35 meter lång, drygt tre meter hög, nedbruten över åfåran. På östra sidan finns en tolv meter lång vattenhjulsränna som lär ha hört samman med en senare uppförd stickhyvel, Sevdabo stickhyvel.
Stickhyveln flyttades senare till Sevdabo och byggdes om för elektrisk drift. Dammen tömd, men den forna dammiljön är ändå ett tillskott i kulturmiljön.

På karta Sevdabo storskifte 1825 (1824) är en rektangulär byggnad med sågbeteckning markerad på åns västra sida samt en mindre damm.

[172] Arvidabo nr 1-2, storskifte, 1817 (1818), akt E5-3:1.

Karta laga skifte Sevdabo 1842 utvisar en rektangulär byggnad på motsvarande plats.[173]

Ny: RAÄ Angerdshestra 129. Övrig kulturhistorisk lämning.

N 6393924 / E 438068 (SWEREF 99 TM).

Figur 106. Såglämning, Arvidabo i Angerdshestra socken. Vattenhjulsränna i förgrunden. I bakgrunden skymtar fördämning av sten, nedbruten över åfåran. Foto från norr, 2014.

Figur 107. Plats för Arvidabo gamla såg med lämningar av bland annat fördämningsmuren. Foto från västnordväst, 2014.

[173] Sevdabo, storskifte, 1825 (1824), akt 06-ara-15; Sevdabo, laga skifte, 1843 (1842), akt 06-ara-37; Sevdabo storskifte 1825, akt 06-ara-15.

Figur 108. Arvidabo sågdamm. Nissan rinner stilla genom den forna sågdammen.
Platsen är ungefär fem kilometer nedströms Nissa källa.
Ån har mestadels ett stilla flöde genom mossar och kärrmark. Foto Leif Henriksson. Foto från norr.

Nissan 11)
Såglämning. Fagerhult, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

Vattenhjulsränna, tolv meter lång samt fördämningsmur av kallmurad sten, 55 respektive tio meter lång på ömse sidor över ån, utriven över åfåran. I fördämningsmuren är en öppning för drivvatten till sågen som låg på åns västra sida med vattenhjulsränna strax nedströms. I rännan närmast fördämningen syns trärester. På ömse sidor intill fördämningsmuren omedelbart nedströms huvudfåran finns inhak utmed ån. Dessa är ungefär 4–5 x 4 meter stora. Möjligen utgör de spår efter borttagna anläggningar. Svårbedömt.

På ungefär motsvarande plats har på 1700-talet funnits två kvarnar; en hjulkvarn på västra sidan av ån (Fagerhultssidan) samt en enfotakvarn på östra sidan till Svinhult. Den senare uppges som ett ”gammalt verk” på kartan, Nissan, 1737 (Figur 21, Nr 40). Fallet uppges vara 1 ½ aln högt (0,9 meter). **Allt ifrån detta kvarnfall söder ut är mest stilla vatten med mossar och kärraktig mark** står angivet på kartan.[174]

Rektangulär byggnad, sågmarkering och vattenhjul och damm markerad på storskifteskarta Fagerhult 1815.

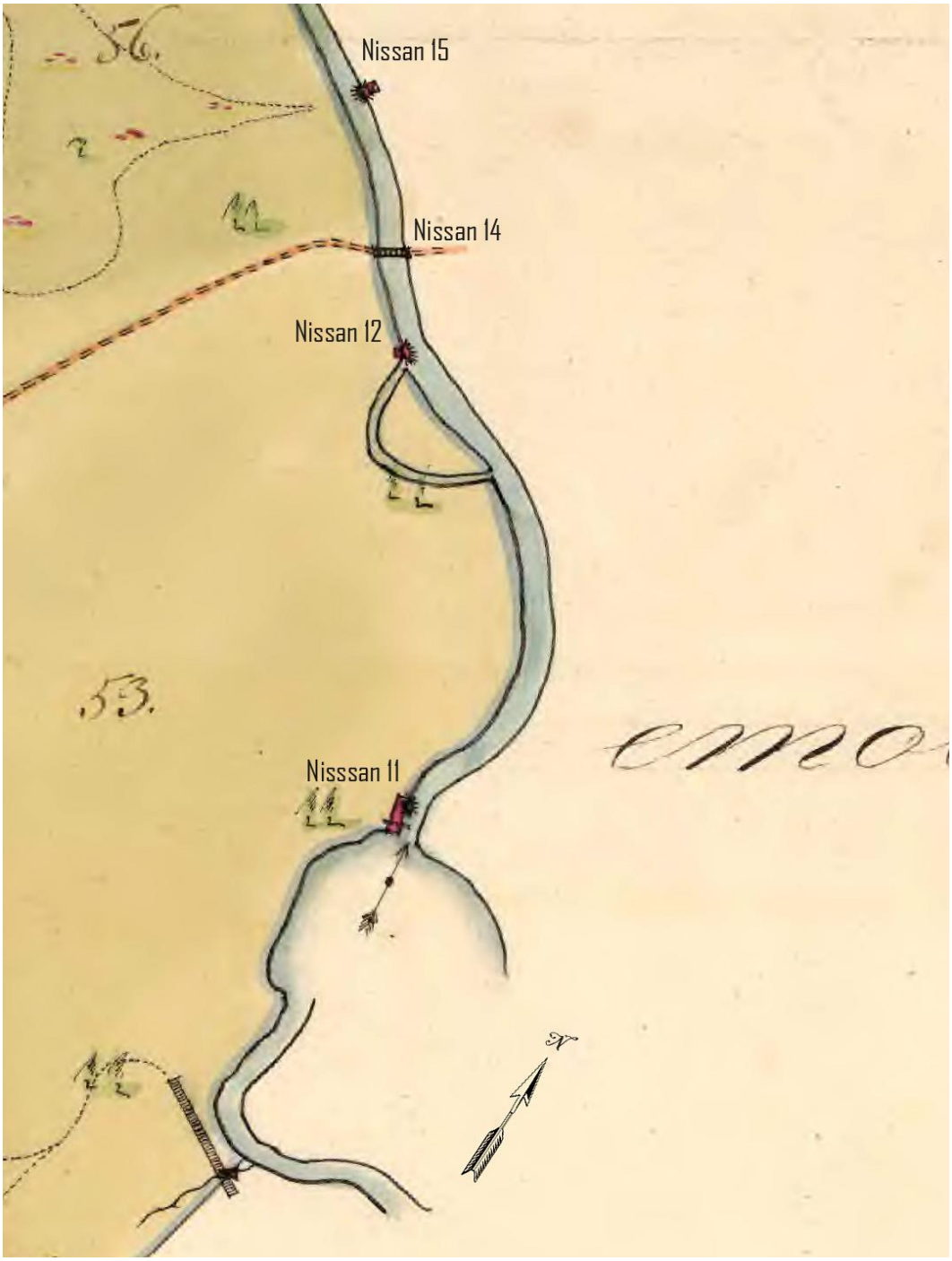
Utbyggd anläggning, såg och fördämning med utökad vattenkraftförsörjning på laga skifte karta Svinhult 1855, 1856 med sågmarkering, vattenhjulsränna och fördämning markerade.[175] Under senare tid har här enligt uppgift också funnits en stickhyvel.

Plats med lång tradition av vattendrivna verksamheter.

Ny: RAÄ Angerdshestra 126. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6398715 / E 437992 (SWEREF 99 TM).

[174] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.
[175] Fagerhult, storskifte, 1815, akt E6-8:1; Fagerhult, storskifte, 1815, akt 06-ara-10; Svinhult, laga skifte, 1855, akt E6-19:1; Svinhult, laga skifte, 1857, akt 06-ara-23.



Figur 109. Utdrag ur karta storskifte Fagerhult 1815.
Tre vattendrivna anläggningar inritade utmed Nissan samt två passager över ån. Infällda nummer hänvisar till inventerade kulturplatser. Infälld N-pil.
Den inritade bron eller kavelbron söder om dammen har eftersökts i terrängen utan resultat vid fältgranskning

Figur 110. Fördämningsmur till sågplats, Fagerhult. Foto från nordväst 2014.

Nissan 12)
Plats för kvarn. Fagerhult, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

Inga synliga lämningar vid besiktning. Området påverkat av nuvarande landsväg och bro.

Karta avmätning Nissan 1737 (Figur 21, Nr 38) utvisar på ungefär motsvarande plats två enfota mjölkvarnar till Fagerhult, fallet uppges vara 1 ¾ aln högt (motsvarande 1,04 meter).
Kvarn med inloppsränna på sydvästra sidan av Nissan, till Fagerhult på storskifteskarta från 1815 (se karta Figur 109).[176] Anläggningen kan inte återfinnas på senare kartor.

Ny: RAÄ Angerdshestra 189. **Uppgift om.**

N 6398910 / E 437966 (SWEREF 99 TM).

Nissan 13)
Såglämning, sentida. Fagerhult, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

Under 1900-talet anlades på platsen en vattenhjulsdriven såg. Ägare till sågen var Paul Johansson, Fagerhult. Husgrunden var den koja och rastplats för dem som arbetade vid sågen.

Såglämning i form av stenplint samt en otydlig husgrund av sten på åns västra sida. 32 meter lång vattenhjulsränna. En lagersten. I vattenhjulsrännan syns rostfärgat vatten, möjligen till följd av naturlig järnoxidutfällning eller tidigare okänd järnhantering. Dock kunde inget järnslagg konstateras vid besiktning.

Ny: RAÄ Angerdshestra 125. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6398946 / E 437912 (SWEREF 99 TM).

[176] Fagerhult nr 1, storskifte, 1815, akt E6-8:1.

Figur 111. Sentida såglämning, Fagerhult, Angerdshestra socken.
Rostfärgat vatten i vattenhjulsrännan. Foto från sydöst, 2014.

Nissan 14)
Stenvalvbro. Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

Häröver Nissan passerade gamla vägen åt Svinhult–Fagerhult.

Bron är 14 meter lång, 1,4 meter bred, 3,5 meter hög. Ett spann. Välbevarad, välbyggd av huggna stenar, kilade till smäckert valv.

Broläget finns markerad på storskifteskartan Fagerhult 1815 (se Figur 109).[177]

Platsen motsvaras troligen av den passage över ån med väg åt Svinhult / väg åt Fagerhult och Angerdshestra som finns inprickad och beskriven på karta över Nissan från år 1737.[178]

Bron nyttjas idag för enskild trafik, ingår i en skogsväg.

RAÄ Angerdshestra 27:1. **Fornlämning.**

N 6398985 / E 437888 (SWEREF 99 TM).

[177] Fagerhult nr 1, storskifte, 1815, akt E6-8:1.
[178] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.

Figur 112. Stenvalvbro över Nissan. Gamla vägen Svinhult-Fagerhult i Angerdshestra socken. Foto 2006.

Nissan 15)
Lämning efter kvarn eller eventuell sågkvarn. Svinhult, Angerdshestra socken, Jönköpings kommun.

På nordöstra sidan av Nissan är en raserad stengrund, 5x3 meter stor och vattenhjulsränna, 30 meter lång. Vidare finns en fördämningsmur av sten, 12 respektive 20 meter lång, intill 1,2 meter hög, nedbruten över åfåran. Fördämningen övergår till en stenmur som avgränsar del av dammens östra sida.

På ungefär motsvarande plats låg tidigare ”Svinhulta sågkvarn” anlagd i början av 1700-talet enligt karta över Nissan från 1737.
Enligt lantmätarens notering hade sågkvarnen byggts för 25 år sedan vid det 1 ¾ alnar höga fallet (1,04 meter) (Figur 21, Nr 37).[179]
Svinhults såg finns omnämnd på geografisk karta 1745, platsen dock ej fastställd i kartan.[180]

På storskifteskarta Fagerhult, 1815 samt på laga skifte karta Svinhult 1855–1856 finns en kvadratisk byggnad med vattenhjul markerad.[181] På den senare kartan är byggnad, vattenhjul, fördämningsmur och utloppsränna inritade.

Samfällighet på ekonomiska kartan 1954, Jära.[182]

Ny: RAÄ Angerdshestra 124. **Övrig kulturhistorisk lämning**.

N 6399059 / E 437824 (SWEREF 99 TM).

[179] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.
[180] Krigsarkivet, handritade kartverk, band 4, 1745, detaljritning nr 46.
[181] Fagerhult, storskifte, 1815, akt E6-8:1; Svinhult nr 1, laga skifte, 1855-1856, akt E6-19:1.
[182] Jära 1954, akt JI33-7d0h56.

Figur 113. Lämning av fördämning till sågkvarn, Svinhult. Foto 2014.

Nissan 16)
Getarygg. Naturformation. Mulseryds och Angerdshestra socknar, Jönköpings kommun, sydväst om Dummemosse i Nissans upprinningsområde.
Geologisk företeelse, smal rullstensås, vanligen 5–10 meter hög över omgivningen, närmast vass ryggform, därav namnet. Benämningen ”Getarygg” är ålderdomlig. Motsvarande Getarygg finns till exempel utritad på karta över Nissan från år 1737 på norra och södra sidan av ån, *Gietaryggen.*[183]

N 6399553 / E 436719 (SWEREF 99 TM). Generell position.

Nissan 17)
Vadställe/passage över Nissan, Västra Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.
Vid besiktning kunde inga lämningar konstateras.

Platsen markerad på karta laga skifte Jära 1849.[184]

N 6400040 / E 436490 (SWEREF 99 TM).

Nissan 18)
Eventuell broplats / vadställe över Nissan. Västra Jära, Mulseryds socken.
Flack bank på ömse sidor av ån.

Enligt ekonomiska kartan Jära 1954 leder en stig till motsvarande plats från nordöst.[185]

N 6400349 / E 435771 (SWEREF 99 TM).

[183] Nissaströmmen, avmätning 1737, akt E41.
[184] Jära, laga skifte, 1829, akt 06-mul-29.
[185] Jära 1954, akt JI33-7d0h56.

Figur 114. Passage över Nissan. Foto från öst, 2014.

Nissan 19)
Kvarnlämning. Jära Gästgivaregårds kvarn, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Lämning efter kvarngrund, cirka 6x3 meter bevarat, belägen på södra sidan av Nissans huvudfåra. Två kvarnstenar i ån, varav den ena ligger 10–20 meter uppströms kvarngrunden.

Karta laga skifte Jära Södergård 1848 (1843) utvisar två byggnader med vattenhjul på ömse sidor av norra åfåran.[186]

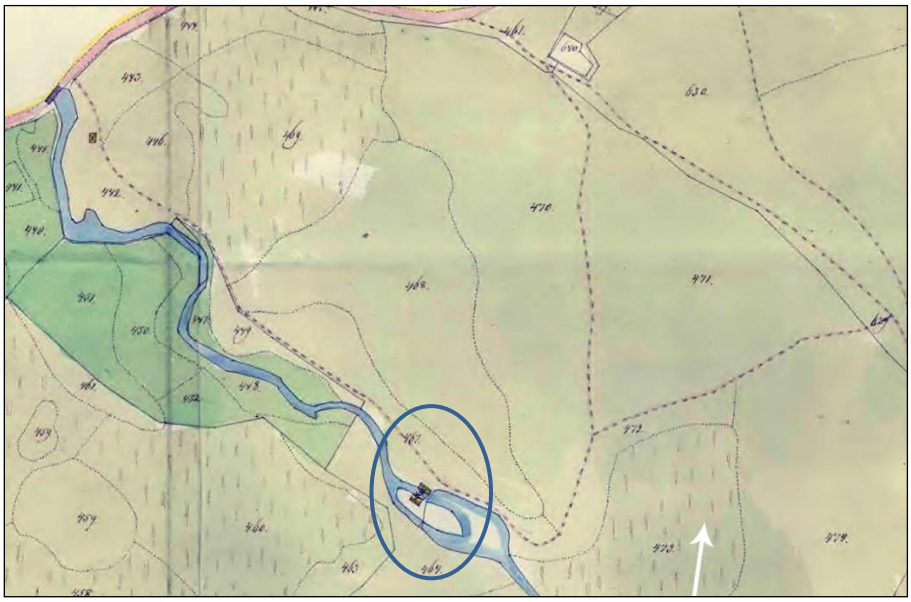
På ungefär motsvarande plats har en enfotakvarn till Jära Södergård funnits enligt karta år 1737. Fallet uppges enligt kartbeskrivningen då vara 2 ¼ aln högt (Figur 21, Nr 31).[187]

En naturskön stig leder från Jära vattensåg längs åns norra sida till kvarnplatsen. Där finns en raserad mindre träbro.

Ny: RAÄ Mulseryd 272. Övrig kulturhistorisk lämning.

N 6400585 / E 435534 (SWEREF 99 TM).

[186] Jära Södergård nr 1, 2, laga skifte, 1848 (1843), akt E79-11:3.
[187] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41, (Nr 31), akt E41. 2 ¼ aln motsvarar 1,34 meter.



Figur 115. Utdrag ur karta laga skifte 1848 (1843), Jära Södergård.
Kartan visar två kvarnar byggnader på ömse sidor nedströms fördämning. Se infälld blå ellips. (Infälld vit N-pil).

Figur 116. Kvarnfallet och plats för kvarnlämning. Foto från nordväst, 2014

Figur 117. Kvarnstig längs Nissans nordöstra sida. Foto från sydöst, 2015.

Nissan 20)
Jära sågdamm. Västra Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Reglering av drivvatten till Jära vattensåg, i övrigt självreglerande.

N 6400827 / E 435326 (SWEREF 99 TM).

Figur 118. Sågdammen till Jära vattensåg. Foto från nordväst, 2011.

Figur 119. Nissanfallet till sågdammen. I bakgrunden, mot norr, är intag för drivvatten till Jära vattensåg. Foto från söder, 2010.

Figur 120. Fiskvandringsväg anlagd förbi fallet till sågdammen. Foto Leif Henriksson.
Foto från väst.

Nissan 21)
Jära vattensåg. Västra Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Jära vattensåg är byggd omkring år 1862 på initiativ av greve Malkolm Hamilton.
Under de första åren var sågen utrustad med en ramsåg, vilken ersattes senare med två cirkelsågverk. Till sågen hörde en stickhyvel. Sågen hade fram till år 1930 anställda sågare. Därefter avvecklades sågverksamheten. Sågbyggnaden med vattenhjulet, utloppskanalen och dammen rustades upp av Mulseryds hembygdsförening åren 1966–1967. En stickhyvel från Älgaryd fick år 1978 ersätta den gamla.

Sågen vårdas och sköts av Mulseryds hembygdsförening. Vattensågen och den vattenhjulsdrivna takspånhyveln ingår i hembygdsparken i Västra Jära. Damm, dammfall utan fördämning men med reglerat vattenintag till sågens och stickhyvelns vattenhjul. Stensatt utloppsränna till sågen. Såganläggningen och stickhyveln är i gott skick och förevisas för allmänheten.

Väl skyltat av Mulseryds hembygdsförening. Kulturhistoriskt värdefull industrihistorisk anläggning och miljö. Jära såg tillsammans med stickhyveln är de enda vattenhjulsdrivna anläggningarna i bruk längs Nissan i Jönköpings län. Jära vattensåg ingår i hembygdspark med Jära Gästgivaregård. Hembygdsgården ägs och förvaltas av Mulseryds hembygdsförening.

Jära vattensåg utvärderat som kulturhistoriskt värdefullt objekt och av länsstyrelsen bedömd som kulturhistoriskt intressant industri, klass 1.[188]

RAÄ Mulseryd 155:1; 154:1. Hembygdsgård och sågverk. **Övrig kulturhistorisk lämning**.

N 6400939 / E 435257 (SWEREF 99 TM).

[188] Kulturhistorisk utredning, Jönköpings kommun, landsbygdsdelen, 1989, objekt 88, s. 125; Länsstyrelsen i Jönköpings län 1998, objekt 19, s. 97.

Figur 121. Jära vattensåg, Västra Jära. Foto från söder, 2012. Jära vattensåg. Ägs och vårdas av Mulseryds hembygdsförening.

Figur 122. Jära vattensåg interiör.

Figur 123. Funktionellt vattenhjul till Jära vattensåg.

Figur 124. Funktionell vattenhjulsdriven stickhyvel i Jära hembygdspark, Västra Jära. Foto från nordväst, 2012.

Nissan 22)
Stenvalvbro/Vägbank. Västra Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Byggd i slutet på 1800-talet. 25 meter lång, 6 meter bred, 2,7 meter hög. Två spann av tuktade, kilade stenar. Räckeståndare av huggen sten. På ömse sidor av bron är vägbankar. Häröver gick gamla häradsvägen och del i Nissastigen Jönköping–Halmstad.

Den gamla vägens sträckning framgår av karta laga skifte över Jära från 1849.[189]

Bron är ej i bruk, nyttjas endast för lantbrukets behov.

RAÄ Mulseryd 20:1. **Fornlämning.**

N 6401010 / E 435226 (SWEREF 99 TM).

[189] Jära, laga skifte 1849 (1847), akt 06-mul-29.

Figur 125. Stenvalvbro över Nissan strax nedströms Jära vattensåg. (RAÄ Mulseryd 20:1)
På ömse sidor av bron syns vägbanken mot stenvalvsbron. Ej i bruk för trafik.
Foto från söder, 2012.

Nissan 23)
Stenvalvbro/Vägbank. Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Stenvalvbro, nio meter lång, sex meter bred, tre meter hög. Ett välvt spann, kilade stenar. Räckeståndare av huggen sten. Bron anlagd över ett stensatt dike som leder utloppsvattnet från Jära vattensåg till Nissans huvudfåra. Bron ligger omedelbart nordöst om stenvalvbron RAÄ Mulseryd 20:1 (Nissan 22).

Bron är ej i bruk, nyttjas endast för lantbrukets behov.

RAÄ Mulseryd 20:2. **Fornlämning.**

N 6401029 / E 435248 (SWEREF 99 TM).

Figur 126. Stenvalvbro över utloppsvattnet från Jära vattensåg.(RAÄ Mulseryd 20:2).
Foto från söder, 2012.

Nissan 24)
Kvarnlämning. Jära Norregårds kvarn. Västra Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Lämningar efter kvarn inom ett 80x20 meter stort område på åns västra sida. Fördämningsmur på ömse sidor av ån, utriven över åfåran. I åfåran syns lämningar efter timrade stenkistor på vilka den över ån borttagna fördämningen vilat. En 55 meter lång grävd vattenränna till kvarnen. Kvarngrunden är 10x7 meter, vattenhjulsränna 18 meter lång samt dike för utloppsvatten.

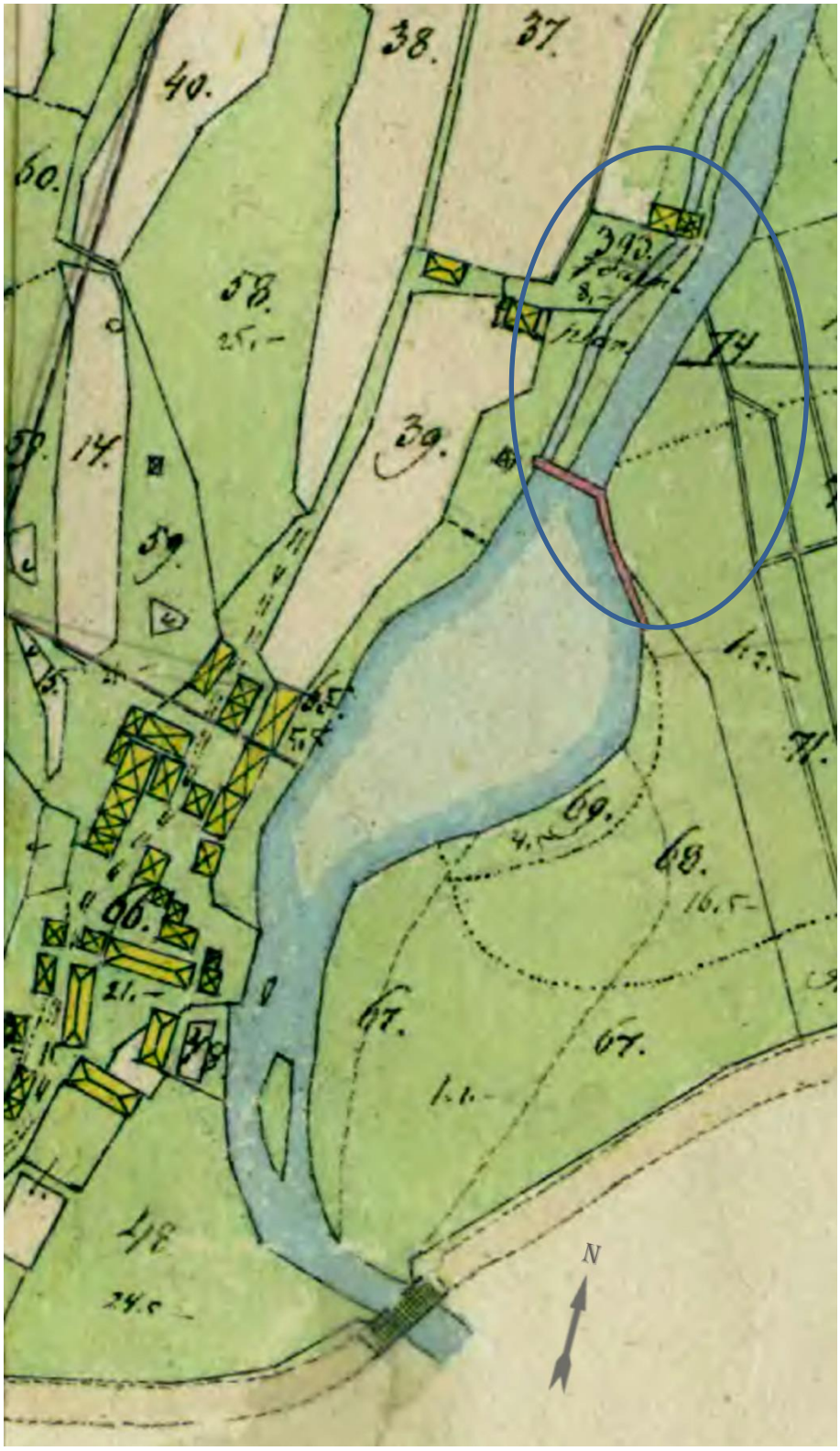
Till kvarnen hörde två vattenhjul och två par kvarnstenar. Tullkvarn. Kvarn, dike, fördämning inritade på karta laga skifte Jära Norregård 1849 (1847), nr 393 anger ”Qvarnplan”.[190] Kvarnen i bruk fram till 1930 då fördämningen rasade. Kvarnen revs på 1940-talet.

På ungefär motsvarande plats och med ett dike för drivvatten har en enfotakvarn legat. Den låg vid ett 1 ¾ aln högt fall (1,04 meter) och tillhörde Jära Norregård enligt karta 1737 (Figur 21, Nr 29).[191] Jära Norregårds kvarnfall finns omnämnt i 1745 års utredning av Nissan i marginalen på detaljritning (nr 46).[192]

Ny: RAÄ Mulseryd 273. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6401209 / E 435236 (SWERERF 99 TM).

[190] Jära Norregård, laga skifte, 1849 (1847), akt 06-mul-29.
[191] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.
[192] Handritade kartverk, Band 4.



Figur 127. Utsnitt karta laga skifte Jära Norregård 1849 (1847). Kvarn, fördämning, dike för drivvatten, samt utloppsdike. Se infälld blå ellips. (Infälld N-pil).

Figur 128. Lämning av fördämningsmur till Jära Norregårds kvarn. Foto från norr.

Figur 129. Kvarngrunden till Jära Norregårds kvarn. Foto från nordväst.

Nissan 25)
Lämning efter fördämning. Västra Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Lämning efter sentida fördämning, raserad. Två timrade fyrsidiga träbalkar lagda tvärs över ån, kilade och försedda med järnbultar. Balkarna ansluter i västsydväst till dammvall av betong på åns västra sida med öppning för borttagen dammlucka.

N 6401486 / E 435356 (SWEREF 99 TM).

Figur 130. Lämning efter betongfördämning på Nissans västra sida. Foto från sydväst.

Nissan 26)
Broplats. Västra Jära, Mulseryd socken, Jönköpings kommun.

Sentida träbro, åtta meter lång, på järnbalk som vilar på äldre brofästen, fyra meter breda, 1,5 meter höga, av natursten.

Läget markerat på bland annat laga skifte karta Jära Norregård 1849 (1847).[193] Se Figur 133. Vägen har haft förgreningar till bland annat Beth och med fortsatt östlig sträckning.

N 6401519/E 435325 (SWEREF 99 TM).

Figur 131. Nuvarande vägbro anlagd på äldre brofundament, Västra Jära.
Foto från nordost.

[193] Jära Norregård, laga skifte, 1849 (1847), akt 06-mul-29.

Nissan 27)
Hålväg. Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Hålväg, 40 meter lång, på Nissans västra sida. Hålvägen leder österut ned mot Nissan. En vägbank löper intill.

RAÄ Mulseryd 177:1. **Fornlämning.**

N 6401492 / E 435284 (SWEREF 99 TM).

Figur 132. Hålväg som leder ned (österut) mot Nissan som skymtar i bakgrunden mellan granarna. Foto från norr.

Nissan 28)
Plats för såg. Jära Norregård, Västra Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

I karta laga skifte Jära Norregård 1849 (1847) finns sågbyggnad, fördämning inritat och ”Sågplan” angivet. Sågen låg på åns nordöstra sida.[194]
Inga synliga lämningar. En urgröpning, 6x4 meter stor, med ena sidan stensatt vid ån kan möjligen vara plats för borttagen byggnad. På platsen finns också en urgrävd platåliknande yta.

Området svårbedömt. I området är påförd matjord. Osäkra lämningar. Osäkert läge.
På ungefär motsvarande plats fanns sågkvarn till Jära Norregård ”för många år sedan uppbyggd”. Fallet var 2 ¼ aln högt fall (1,34 meter), noterat på karta över Nissan år 1737 (Nr 28).[195] Om läget för sågkvarnen 1737 stämmer med den senare sågplatsen representerar platsen lång tradition av sågverksamhet, förmodligen med rötter i 1600-tal.

Ny: RAÄ Mulseryd 638. **Uppgift om.**

N 6401634 / E 435239 (SWEREF 99 TM).

[194] Jära Norregård, laga skifte, 1849 (1847), akt 06-mul-29.
[195] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.

Figur 133. Utsnitt ur karta laga skifte Jära 1849 (1847).
Sågbyggnad och sågplan samt fördämning markerad. Se infälld blå ellips.
Broläget över Nissan strax uppströms (sydöst) motsvaras av Nissan 26. (Infälld N-pil).

Nissan 29)
Broplats. Västra Jära, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Brofästen på ömse sidor av Nissan. Fyra meter breda, av natursten. I anslutning till norra brofästet är lämning av vägbank, tio meter lång.
Motsvarande broplats och väg finns inprickade på karta laga skifte Jära 1849.[196] Vägen anslöt norrifrån från bland annat Skogslid mot Jära.

Av allt att döma är motsvarande broplats och väg inritade och noterade på karta över Nissan 1737 (Figur 21, Nr 27). Vägen anges som allmän färdväg till Beth och vidare noterar lantmätaren på kartan: …*tillförne varit bro, som är utsliten, men ej djupare vatten om sommartiden, än därest kan både åkas och ridas över.*[197]

RAÄ Mulseryd 374. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6401799 / E 434825 (SWEREF 99 TM).

Figur 134. Lämning av brofästen i natursten på ömse sidor av Nissan.
Fotograferat i sen vinter med kvarliggande isflak skymtande mellan träden. Foto från norr.

[196] Jära Norregård, laga skifte, 1849 (1847), akt 06-mul-29.
[197] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.

Nissan 30)
Uppgift om eventuell damm. Ledshestra, Bottnaryds socken, Jönköpings kommun.

Vid en åkrök av Nissan är angivet ”Dammen” på västra sidan av ån på ekonomiska kartan Jära 1954.[198] Möjligen har här funnits hålldamm till Ledshestra såg.

Inga spår vid fältbesiktning.

N 6401106 / E 433944 (SWEREF 99 TM).

Nissan 31)
Vägbankar. Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Lämningar efter färdvägar i form av vägbankar på östra sidan av Nissan. Två bevarade, 650 respektive 225 meter långa enligt Riksantikvarieämbetet Fornsök. Här passerade gamla Nissastigen vidare söderut samt vägmöte mot Göteborg.

Vägmötet finns bland annat inritat och beskrivet på karta över Nissaström 1737 (Figur 21): ”Vägar åt Skogslid och Beth samt åt Ledshestra och Göteborg”. På östra sidan är väg mot nordöst åt Jära och vidare mot Jönköping samt söderut – *Nissastigen, ordinarie Landzväg emellan Jönkiöping och Halmstad* som det på kartan står skrivet.

RAÄ Mulseryd 145:1 / Bottnaryd 420:1. **Bevakningsobjekt**

N 6401053 / E 433988 (SWEREF 99 TM).

Nissan 32)
Stenvalvbro. Broplats med namn, *Vagnarsbro*, Västra Jära (Mulseryds socken), Ledshestra (Bottnaryds socken), Jönköpings kommun.

Stenvalvbro, 40 meter lång, två spann. Huggen, kallmurad, kilad sten. Längsta bevarade stenvalvbron över Nissan i Jönköpings län. Byggd 1880–1890.

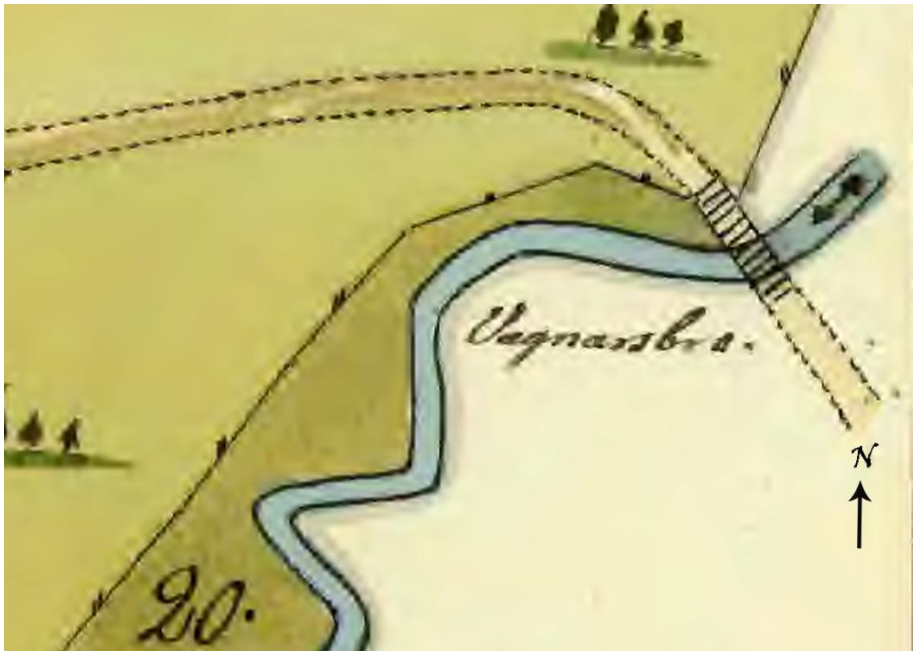
Motsvarande broplats finns markerad med namn på bl.a. karta år 1737 och storskifte Ledshestra år 1820.[199] På kartan 1737 (Figur 21, Nr 25) står skrivet *Vagnars bro en allmän landsvägsbro mellan Jönköping och Göteborg*. På storskifteskartor över Ledshestra 1819, 1820 står angivet *Vagnarsbron*. Broläget också markerat på bl.a. laga skifte karta Jära Norregård 1849 (1847), ekonomiska kartan och Fastighetskartan.[200] Motsvarande broplats finns givetvis på äldre geografiska kartor från 1600-talet, dock utan bronamn. Gammalt vägmöte, Jönköping-Göteborg och Nissastigen Jönköping–Halmstad möttes här på åns östra sida. Över ån västerut gick vägar åt Göteborg, Ledshestra, Skogslid och Beth enligt kartan 1737.

[198] Ekonomiska kartan Jära 1954, J133-7Doh56.
[199] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41; Ledshestra, storskifte, 1819, akt E16-27:1; Ledshestra, storskifte, 1820, akt 06-bot-29.
[200] Jära Norregård, laga skifte, 1849 (1847), akt 06-mul-29.

Stenvalvbron är väl synlig för trafikanter på östra sidan av riksväg 26 (Nuvarande Nissastigen, Jönköping – Halmstad). Längs Nissastigen, riksväg 26, kan lämpligen kulturhistoriska informationsskyltar om Nissastigen anordnas, till exempel vid rast/parkeringsplats plats söder om Norra Unnaryd och vid Hestra/Isaberg.

RAÄ Mulseryd 18:1 / Bottnaryd 318:1. **Fornlämning.**

N 6400971 / E 433883 (SWEREF 99 TM).



Figur 135. Utsnitt ur karta laga skifte Ledshestra 1819. Angivet *Vagnarsbro* över Nissan vägmöte, Jönköping–Göteborg och Nissastigen åt söder möttes här på åns östra sida.

Figur 136. Stenvalvbro, Vagnarsbro, över Nissan, väl synlig från nuvarande riksväg 26, Nissastigen, såväl sommartid som vintertid. Foto från sydväst.

Nissan 33)
Vägbank. Bottnaryds socken, Jönköpings kommun.

Vägbank norr om Nissan, 20 meter lång, 4–4,5 meter bred, 0,5 meter hög, närmast öst-västlig riktning.

Väg mot bland annat Ledshestra och Göteborg, angivet på storskiftskarta 1820 och geografisk karta 1737.[201]

Ny: RAÄ Bottnaryd 475. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6401006 / E 433839 (SWEREF 99 TM).

Nissan 34)
Vägbank, Bottnaryds socken, Jönköpings kommun.

Vägbank, väster om Nissan, ca 110 meter lång (VSV-Ö), 7–11 meter bred, 1,6–2 meter hög slänt.

Ny: RAÄ Bottnaryd 476. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6400941 / E 433741 (SWEREF 99 TM).

Nissan 35)
Broplats och vägbank. Bottnaryds/Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Lämning efter brofästen i betong och stenblock på västra sidan av Nissan enligt Riksantikvarieämbetet, Fornsök. Inga brofästen hittades vid besiktning 2013. Däremot rester av vägbank på ömse sidor av ån. Vägbanken på västra sidan av Nissan är ungefär 115 meter lång. På östra sidan kan den följas ca 175 meter enligt Fornsök.

Vägbron uppfördes på 1800-talet. Den finns på generalstabskartan från 1885 och ekonomiska kartan Jära 1954.[202] Den var i bruk fram till att nuvarande bro byggdes över Nissan.

RAÄ Mulseryd 201:1/Bottnaryd 421:1. **Övrig kulturhistorisk lämning**.

N 6400934 / E 433803 (SWEREF 99 TM).

[201] Ledshestra, storskifte, 1819, akt E16-27; Ledshestra storskifte, 1820, akt 06-bot-29; Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.
[202] Generalstabskartan, J243-34-1; Ekonomiska kartan Jära 1954, J133-7Doh56.

Nissan 36)
Lämningar av oklar karaktär och funktion. Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

På Nissans östra sida är två närmast parallella flacka jordvallar cirka 20 meter långa (nordväst-sydöst), 2–3 meter breda, 1–1,4 meter höga, åtskilda av svackor. Oklar funktion.

N 6400244 / E 433169 (SWEREF 99 TM).

Figur 137. Jordvallar på Nissans östra sida. Foto från öst 2014.

Nissan 37)
Såglämning. Ledshestra, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Lämning efter fördämningsvall på åns östra (södra) sida, 125 meter lång, 0,8–1,3 meter hög, 7–11 meter bred. Närmast ån är fördämningsmur av kallmurad natursten med kraftig utfyllnad av jord mot norr. Resterande del av fördämningen mot nordöst består av en sju meter bred jordvall, sluttande mot norr in mot dammområdet. Närområdet är mycket påverkat och förändrat av täktverksamhet för vallens anläggande.

Sågen låg på Ledshestras ägor, nordvästra sidan av ån. Inga lämningar efter sågbyggnad kunde konstateras vid besiktning.

Sågen finns markerad på flera 1800-tals kartor, bland annat Ledshestra storskifte 1819, 1820.[203] På storskifteskarta över Ryd 1815 syns dammvallens förlängda sträckning på åns östra sida.[204] ”Det tog lika lång tid att såga en stock som att gå till kyrkan" sades det i folkmun av dem som lät såga sitt timmer vid sågen.

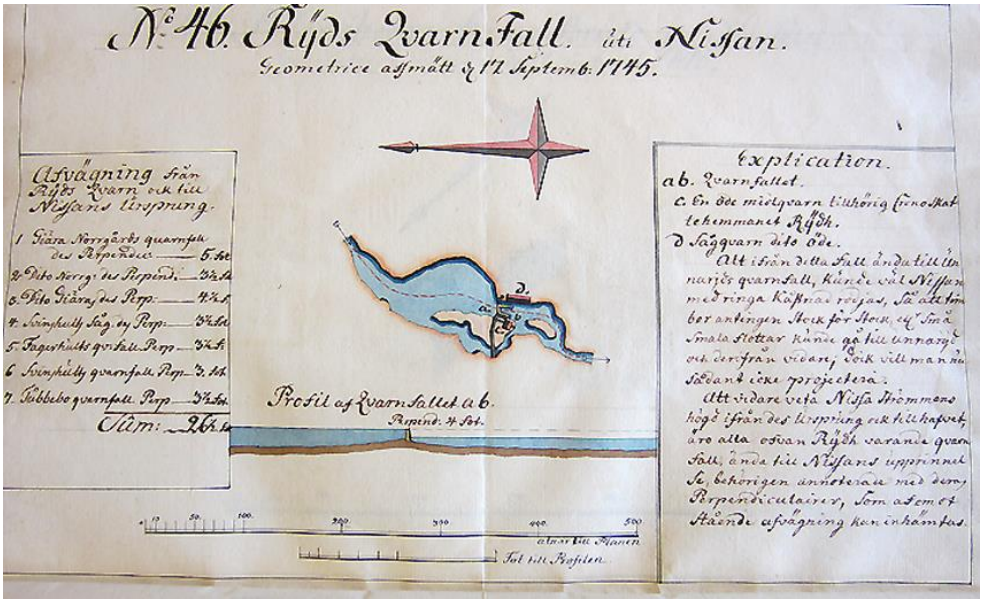
RAÄ Mulseryd 240:1/RAÄ Bottnaryd 350:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6400130 / E 433064 (SWEREF 99 TM).

[203] Ledshestra Gästgivaregård nr 1-2, storskifte 1819, akt E16-27:1; Ledshestra Gästgivaregård, storskifte 1820 (1819), akt 06-bot-29.
[204] Ryd, storskifte 1815 (1814), akt 06-mul-18.

Figur 138. Utsnitt ur karta laga skifte Ledshestra 1819. Såg markerad och inritad på Nissans nordvästra sida. Se infälld blå ellips. (Infälld N-pil).

Figur 139. Jordvall i området för Ledshestra såg. Foto från öst, 2014.



Figur 140. Ryds kvarnfall (**a**,**b**) och öde mjölkvarn (**a**) samt öde sågkvarn (**d**) redovisade i detaljritning nr 46 den 17 september 1745. Lämpligaste sträckan att flotta är markerat med röda streck. Profil av kvarnfallet med fördämning nederst på ritningen. Källa: Krigsarkivet.

Nissan 38)
Broplats. Ryd, Mulseryds och Bottnaryds socknar, Jönköpings kommun.

Broplats med namn *Nybron*. Namnet står inskrivet på storskifteskarta Ledshestra 1820.[205]
Finns även markerat på storskifteskarta 1814. Platsen motsvaras av befintlig vägbro.

N 6399165 / E 432492 (SWEREF 99 TM). Mulseryds, Bottnaryds socknar.

Figur 141. Nuvarande vägbro på gammal broplats, Ryd, Mulseryds socken.
Foto från sydväst, 2014.

Nissan 39)
Flottningsplats. Ryd, Mulseryds och Bottnaryds socknar, Jönköpings kommun.

Enligt uppgift plats för spardamm för flottning i Nissan. På Nissans södra sida plats för iläggning av flottgods. Härifrån utgick bland annat massaved som flottades till pappersbruket Hylte Bruks AB. Första platsen för det lokala flottningslaget i Jära.

N 6399156 / E 432466 (SWEREF 99 TM). Ungefärligt läge.

Nissan 40)
Broläge. Ryd, Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

På platsen ska enligt uppgift finnas stenfundament. Dessa återfanns ej vid besiktning år 2012.

Motsvarande läge för bro finns inritad på storskifteskarta över Ryd nr 1 och 1816 (1817) och 1814.[206] Motsvarande broläge torde vara den på karta 1737 angivna **Rydz bro, …hvarest landzvägen från söder och Nissastigen möter Giötheborgsvägen wid Ledzhester.** (Figur 21; Nr 22).[207]

[205] Ledshestra, storskifte, 1820, akt 06-bot-29.
[206] Ryd nr 1-3, storskifte, 1816 (1817), akt E79-16:4; Ryd nr 1-3, storskifte, 1814, akt E79-16:3.
[207] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.

N 6398916 / E 432482 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge.

Nissan 41)
Flottningsplats. Mulseryd, Jönköpings kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods, Höbrons upplagsplats. Västra sidan av Nissan. Flottningsdistrikt I. Härifrån utgick det första av Nissans 14 flottningsdistrikt. [208]

N 6395958 / E 430536 (SWEREF 99 TM). Mulseryds socken.

Nissan 42)
Broläge/passage/vadställe. Osäker. Mulseryds socken/Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Gångespång / väg åt Auguttarem finns markerad på uppmätningskarta över Nissan från år1737 (Figur 21 nr 12).[209] På motsvarande plats är över Nissan finns även inprickat på karta laga skifte 1836 Agutarem[210] en passage över Nissan. Stigen ledde bland annat mellan Wallgårda och Agutarem.

Inga lämningar av bropassage eller motsvarande kunde konstateras vid besiktning av åns västra sida. Terrängen närmast ån var inte tjänlig som passage på grund av våtmark. Ingen lämplig passage kunde rekognosceras. 400 meter längre nedströms finns en sentida gångbro över Nissan som ansluter till vandringsstigar. Omkring 230 meter NNV därom finns en ”Livgivande källa”.

N 6392372 / E 428943 (SWEREF 99 TM). Mycket osäker.

Nissan 43)
Flottningslämningar. Mulseryds och Norra Unnaryds socknar, Jönköpings kommun.

Två strandskoningar utmed Nissan. Längs åns östra sida, 22 meter lång och västra sidan cirka 20 meter lång av upplagd natursten, 1,5 meter bred, 0,3–1,1 meter hög.

Ny: RAÄ Mulseryd 275. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6392289 / E 428491 (SWEREF 99 TM).

[208] Ritning över Flottningsdistrikten med upplagsplatser för timmer längs Nissan.
[209] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.
[210] Agutarem nr 1, laga skifte, 1836, akt E79-2:1.

Figur 142. Strandskoning utmed Nissan. Foto från öst, 2006.

Nissan 44)
Flottningsplats. Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Plats för iläggning av flottgods i Nissan.

NY: RAÄ Mulseryd 274. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6391958 / E 428427 (SWEREF 99 TM).

Nissan 45)
Wallgårda gamla bytomt, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Wallgårda ödelagt 1567. Ödekyrkogård, husgrunder. Fossil åker bestående av bl.a. röjningsrösen, terrasseringar och ett 35-tal åkerytor, merparten i form av tegar. Området gränsar 100 meter väster om Nissan.

Bedömt som kulturhistoriskt utvärderat område och av länsstyrelsen klassat riksintresse för kulturmiljövård, nr 64, Jönköpings län.[211]
RAÄ Norra Unnaryd 32:1, 61:1, 70:1, 111:1. **Fornlämning; Bevakningsobjekt; Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6391908 / E 427787 (SWEREF 99 TM). Generell koordinat.

[211] Kulturhistorisk utredning, Jönköpings kommun, landsbygdsdelen 1989, område nr 48, s. 160; Länsstyrelsen i Jönköpings län 1996, nr 64, s. 179 f.

Figur 143. Wallgårda gamla tomt med fossil åker. På bilden syns tegindelad åkermark. Foto från nordväst.

Nissan 46)
Plats för Spaafors bruk, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Spaafors järnbruk (borttaget). Ca 100x150 meter stort område med enligt RAÄ/FMIS lämningar av husgrunder söder om Nissan.
På platsen har funnits järnbruk med stångjärnshammare och manufakturverk anlagt omkring 1837. Vattenkraften från Nissan drev brukets hammarsmedjor. Här smiddes tackjärn från Unnaryds masugn till stångjärn. Stångjärnsverket bestod av en hammare och en härd samt manufakturverk med en räckhammare och en spikhammare.

På 1870-talet uppfördes en såg. En kvarn lär ha funnits också i området. Senare på mitten av 1880-talet anlades vid Spaafors ett träsliperi för tillverkning av pappersmassa. Fabriken anlades nedanför järnbruket. Verksamheten ersatte den olönsamma järnhanteringen. Maskineriet bestod av två slipar, fyra sorterare, en pappmaskin samt en press. Träsliperiet drevs av fyra vattenhjul som gav kraftresurser upp till ungefär 100 hk.

Konkurrensen blev dock övermäktig från den kemiska framställningen av pappersmassa och verksamheten vid Spaafors avvecklades. Åren 1894/1895 gick Spaafors Aktiebolag i konkurs.[212]

Idag återstår ett sågverk uppfört år 1906, ett kraftverk samt en smedja uppförd på 1800-talet som under början av 1900-talet tillbyggts med en snickeriverkstad. Byggnaderna restaurerade åren 2007–2008.[213] En städkubb för hammarstäd till stångjärnssmedjan står uppställd framför såg-byggnaden som minne från järnbruksepoken.

Därtill finns lämningar inom fornlämningsområdet RAÄ Norra Unnaryd 99:1. Därutöver finns lämningar efter fördämning, en stengrund, troligen från järnbruksepoken, en kolugnslämning samt lämning efter eventuellt brofäste.
Historik om Spaafors järnbruk finns väl presenterat på en knuttimrad informationstavla. Lokala vandringsstigar i Nissans närhet finns anlagda. Rastplats anlagd på södra fördämningslämningen. Värdefull industrihistorisk miljö.
Industrimiljön vid gamla Spaafors vårdas av Skara stifts Egendomsförvaltning.

[212] Informationsskylt på platsen. Se även Gustavsson 2000, s. 50-51.
[213] Gullbrandsson 2008.

Namnet Spaafors med förledet *spa* lär ha sin härkomst från brunnsorten Spa i Belgien efterledet *fors* efter fors i Nissan.[214]

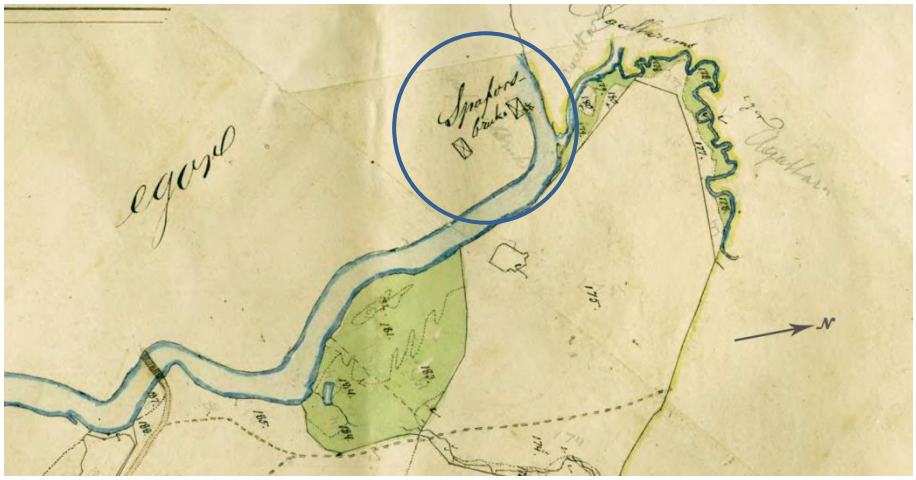
RAÄ Norra Unnaryd 99:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6391066 / E 428221 (SWEREF 99 TM).

Figur 144. I förgrunden en uppställd en städkubb från Spaafors stångjärnshammare. Kubben är gjuten på Marieholms bruk år 1871.[215] Sågbyggnad i bakgrunden. Foto från sydväst.

Figur 145. En slipsten från träsliperiet använd som grundsten till Spaafors sågbyggnad. Foto 2014.

[214] Informationsskylt på platsen.
[215] Informationsskylt.



Figur 146. Utsnitt karta laga skifte Lilla Bosarp 1855. Spaafors bruk på Nissans södra sida.[216]
(I infälld blå cirkel.). (Infälld N-pil).

Nissan 47)
Kolugn, lämning. Spafors, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

8x4 meter och cirka två meter höga murar av natursten och tegel. Öppning mot västnordväst.

Kolugnen var i bruk 1940-1945.[217]

Ny: RAÄ Norra Unnaryd 202. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6391128 / E 428105 (SWEREF 99 TM).

Figur 147. Lämning efter kolugn till Spaafors järnbruk.
Grundmur av sten med överbyggnad i tegel. Öppning mot nordväst och infartsväg.
Foto från nordväst.

[216] Lilla Bosarp, laga skifte 1855, akt 06-mul-30.
[217] Informationsskylt.

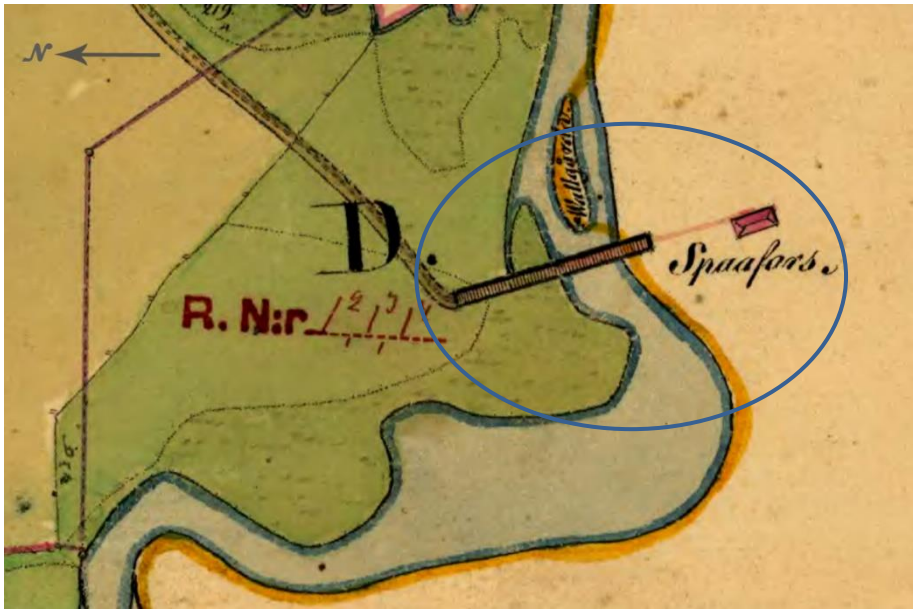
Nissan 48)
Broplats? Spafors, Norra Unnaryds socken och Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Utsnitt ur karta laga skifte Agutarem 1837.[218] Vägbro och eventuell fördämning.

Åtta meter norr om Nissans sydsida är en stengrund, fem meter lång,(Ö-V), hörnsten i SÖ och 1,4 meter lång östsida. Låglänt läge. Oklar funktion. Svårbedömd lämning.

Ny: RAÄ Mulseryd 687. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6391230 / E 428165 (SWEREF 99 TM).



Figur 148. Utsnitt ur karta laga skifte 1837, Agutarem. Broläge, se infälld blå ellips.
På ungefär motsvarande plats anlades fördämning till Spaafors bruk. (Infälld N-pil).

[218] Agutarem, laga skifte, 1837, akt 06-mul-24.

Figur 149. Stenrad i låglänt läge utmed en uppdämd ågren av Nissan. Foto från sydväst.

Nissan 49)
Fördämningsmur, lämning. Spafors, Norra Unnaryds socken och Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Lämning av fördämningsmur på södra och norra sidan av Nissan. 7–8 m bred, 2–3 meter hög, av betong, jord, och sten. I fördämningsmuren på södra sidan är två raserade öppningar för intag av drivvatten med bland annat rest efter dammlucka i trä. I botten på södra fördämningsmuren syns timmerkonstruktioner/stenkistor.

Dammen anlades på 1830-talet. Den skapade fallhöjd för vattenhjulsdrift till järnbruket och en kvarn. Det berättas att byggnadssten togs från Wallgårda kyrkogårdsmur till bland annat Spaaforsdammen.[219]
Fördämningen har underhand byggts om och förstärkts för att motstå Nissans kraftiga vattenflöden. Dammen brast dock i januari år 1899 då även Spaafors kvarn försvann i vattenmassorna. Senast dammen brast var vid högflöde den 8 augusti 1980. Därefter revs fördämningen över åfåran. Det forna dammområdet är dock skönjbart i terrängen.

En rastplats är anordnad på kvarvarande yttersta norra änden av södra fördämningsmuren.

Ny: RAÄ Norra Unnaryd 203. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6391205 / E 428152 (SWEREF 99 TM).

[219] Gustavsson 2000, s. 50.

Figur 150. Den utrivna fördämningsmuren i förgrunden.
Spaafors såg och kraftverk samt smedja/snickeri i bakgrunden. Foto från norr, 2013.

Figur 151. Timmerkonstruktioner, stenkistor, under södra fördämningsmuren.
Mycket av timret förefaller vara återanvänt från andra byggnader. Foto från nordöst.

Figur 152. Nissan meandrar stilla genom den forna Spaaforsdammen. Foto från söder.

Nissan 50)
Stångjärnssmedja? lämning. Spafors, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Stengrund 14x5 meter (öst-väst). Lämningen ligger omedelbart nedströms fördämningsmuren på åns sydsida. Kan möjligen utgöra grunden till Spaafors järnbruks stångjärnssmedja och manufakturverk.

Ny: RAÄ Norra Unnaryd 201. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6391161 / E 428153 (SWEREF 99 TM).

Nissan 51)
Kraftverk. Spafors, Norra Unnaryds socken. Jönköpings kommun.

Elproduktion utvanns vid Spaafors från omkring 1915 ur samma turbin som drev sågverket. År 1916 levererades elektricitet härifrån till gårdarna i Bosarp. 1921 levererades elektricitet även till Svensjö, Söttersbo, Hjältabo och Hökhult och 1941 utvidgades elleveranserna till Krakhult och Höjden. Maskinhuset i betong är uppförd i början av 1940-talet.
Det inrymmer en varvtalsregulator, en likströmsgenerator 31 kw ESAB samt en växelströms-generator TG-23 Elektroantell Göteborg/ASEA. Turbinmaskineriet utgörs av en dubbel Francisturbin, 64 hkr vid 300 varv/min. i öppen sump. Turbiner och regulator är levererade av Hällarydsverken i Skede, Vetlanda, år 1940. Den 9 april 1975 lades Spaafors kraftverk ner.[220]

Spaafors kraftverk är till stora delar i originalskick och är en sällsynt anläggning, för övrigt den enda i sitt slag längs inventerad åsträcka av Nissan i Jönköpings län. Kraftstationsbyggnaden restaurerades åren 2007–2008.[221]

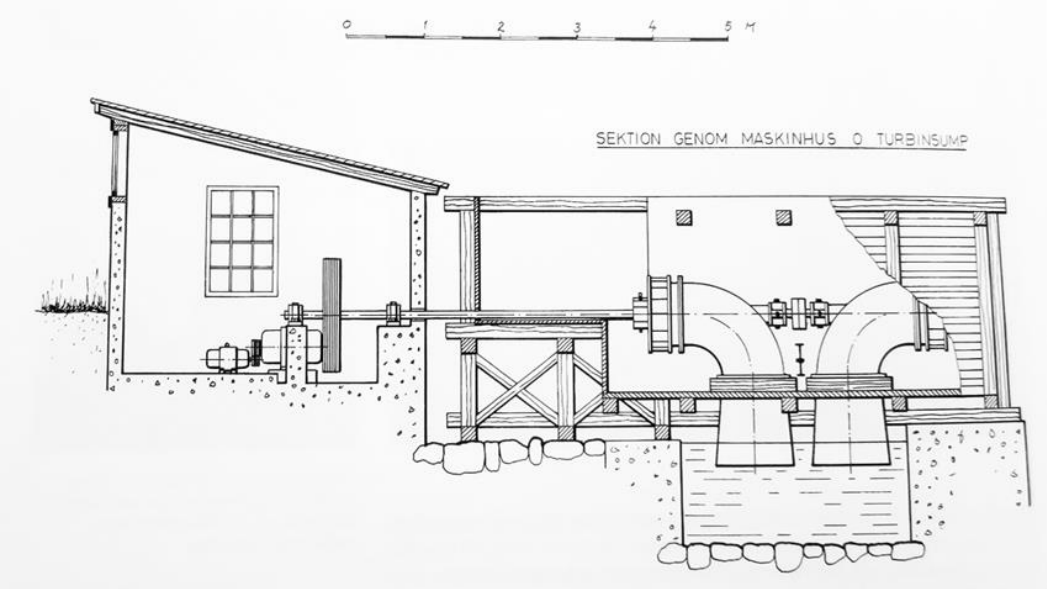
N 6391168 / E 428159 (SWEREF 99 TM).

Figur 153. Spaafors kraftverk med turbiner i öppen sump samt maskinhus.
Höger därom skymtar en stengrund, som kan utgöra grund till järnbrukets stångjärnssmedja.
I bakgrunden syns västra gavelsidan till Spaafors såg.
Foto från väst.

[220] Informationsskylt på platsen; Gullbrandsson 2008; Spade 2008, s. 66.
[221] Gullbrandsson 2008.

Figur 154. Spaafors kraftverk med dess turbinmaskineri. Dubbel Francisturbin, no: 6. Höger respektive vänster i öppen sump. Foto 2013.

Figur 155. Maskinhuset till Spaafors kraftverk. Här inryms bland annat generator för likström/ växelström. Foto 2013.



Figur 156. Uppmätningsritning av Spaafors kraftverk. Turbinmaskineriet består av en dubbel Francisturbin i öppen sump. Uppmätt och ritat av Bengt Spade 1981.[222]

Nissan 52)
Spaafors såg. Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Under 1870-talet uppfördes ett sågverk till Spaafors bruk. Nuvarande sågverk är uppfört år 1906 och tillbyggd åt öster år 1929. Byggnaden ligger sannolikt på samma plats som dess föregångare. Vid rivningen av gamla vattenrännan upptäcktes en grund till ett stenfundament med inborrade järnanglar som kan ha utgjort platsen där vattenhjulet till den äldre sågen stått.

Sågverket inrymmer en ramsåg från 1906, ett cirkelsågverk, en kantsåg och en hyvelmaskin. Transmissionsutrustning och äldre elinstallationer finns bevarade. Ramsågen i gjutjärn är en av få bevarade i landet, tillverkad vid Torps Mekaniska Werkstad, Moheda. Sågen med övriga maskiner drevs från omkring 1915 med en vattenturbin som via axelledning och remtransmission fördelade kraften. Senare utökades kapaciteten med kraftverkets anläggande i början 1940-talet. Sågen var i drift fram till 1980 då dammen brast.[223] Sågbyggnaden restaurerades 2007–2008.[224]

I Länsstyrelsens utvärdering av Spaafors sågverk vid industriinventering 1998 bedömdes såganläggningen med dess tekniska utrustning vara välbevarad och utvärderades som **kulturhistoriskt intressant industrimiljö, klass 1**.[225]

Spaafors såg och övriga anläggningar ägs, förvaltas och vårdas av Prästlönetillgångarna i Skara stift, Egendomsförvaltningen.

N 6391157 / E 428176 (SWEREF 99 TM).

[222] Spade 2008, s. 66.
[223] Informationsskylt på platsen.
[224] Gullbrandsson 2008.
[225] Länsstyrelsen 1998, s. 99 f.

Figur 157. Kulturmiljön i Spafors.
Smedja/snickeri i förgrunden samt sågverket i bakgrunden. Foto från väst.

Figur 158. Spaafors såg och kraftstation. Foto från nordväst.

Figur 159. Interiör Spaafors såg. Foto 2013.

Nissan 53)
Kvarnplats Spafors, Norra Unnaryd, Jönköpings kommun.
Ungefär mittemot sågen, på Nissans norra sida, låg troligen Spaafors kvarn fram till januari 1899 då Nissan vid kraftigt vattenflöde bröt igenom dammen och svepte bort kvarnbyggnaden från dess grund.

Stengrund, övertorvad, knappt synlig längs tre meter utmed en mindre uppdämd åfåra av Nissan. Huruvida det rör sig om kvarngrund är mycket osäkert.

På karta år 1737 (Figur 21 Nr 11) anges ett ödelagt kvarnfall till Wallgårda[226], dess exakta läge är dock oklart.

Stengrunden ingår i RAÄ Mulseryd 687. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6391230 / E 428165 (SWEREF 99 TM).

Nissan 54)
Spafors hembygdsgård, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Spafors hembygdsgård ligger strax väster om Nissan. Hembygdsgården består av soldattorp, ryggåsstuga, enkelstuga, svalgångsbod, byggnader från tiden 1600–1800-tal. Wallgårda Hembygdsförening disponerar Spafors hembygdsgård.

Utvärderad som kulturhistoriskt värdefullt objekt.[227]

RAÄ Norra Unnaryd 33:1. **Övrig kulturhistorisk lämning**.

N 6390810 / E 428128 (SWEREF 99 TM).

Figur 160. Spaafors hembygdsgård. Kvarnsten troligen från Spaafors kvarn.
Foto från nordväst, 2013.

[226] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.
[227] Kulturhistorisk utredning för Jönköpings kommun, Landsbygdsdelen, Jönköpings läns museum och Jönköpings kommun 1989, nr 118, s. 161.

Nissan 55)
Broplats. Bro över Nissan, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Den nuvarande brons järnbalkar vilar på äldre brofästen av tuktad sten.
Bro på motsvarande plats finns belagt på flera historiska kartor från 1700- och 1800-tal över Bosarp och Agutarem. Äldsta funna kartuppgift på broläget är på karta 1737, markerad bro och väg åt Vallgårda, Mulseryd respektive Agutarem. På kartan (Figur 21, Nr 10) står följande: **Är nu åbro över ån, och allmän farväg från landsvägen till Mulseryd och vidare**.[228]

N 6390758 / E 428156 (SWEREF 99 TM).

Figur 161. Nuvarande vägbro på äldre brofästen av tuktad sten vid Spafors hembygdsgård. Foto från nordväst, 2013.

Nissan 56)
Fördämning? Norra Unnaryds socken och Mulseryds socken, Jönköpings län.

Markerat eventuell fördämning över Nissan på karta rågångsåtgärd, Bosarp, 1835. Kan möjligen markera fördämning till hålldamm (osäkert).[229]

Platsen granskad i fält. Inga synbara lämningar kunde konstateras.

N 6387879 / E 426637 (SWEREF 99 TM).

Nissan 57)
Plats för utriven damm. Unnefors, Mulseryds socken och Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.
Utriven damm till Unnefors såg och Hoppebo kvarn. Utriven 2007.[230] Dess fördämning i betong byggdes 1924 efter att den tidigare dammen raserats av Nissans kraftiga vattenflöden den 5 maj 1924. 1 juni 1927 bröt Nissan fördämningen och skar även en djup fåra under kvarnbostaden.[231] Rest av fördämningen finns sparad på östra sidan till Hoppebo kvarn.

N 6387319 / E 426540 (SWEREF 99 TM).

[228] Nissaströmmen, avmätning, 1737, akt E41.
[229] Stora och Lilla Bosarp samt Hjeltabo, rågångsåtgärd, 1835, akt 06-nun17.
[230] Länsstyrelsen i Jönköpings län, ärendebeteckning 531-5811-06.
[231] Mulseryds hembygdsförening 1997, s.76.

Figur 162. Det forna dammområdet till Hoppebo kvarn och Unnefors såg. Foto från söder.

Nissan 58)
Hoppebo kvarn och såg. Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Kvarn anlagd på Nissans östra sida 1765 med fördämning över åfåran. Senare gavs tillstånd till anläggande av en såg omkring 1771–1773.
Denna förlades omedelbart nedströms kvarnbyggnaden. En ny såg uppfördes på 1890-talet. Verksamheten drevs som ”Hoppebo såg och kvarn” fram till 1896. Åren 1904–1920 ny ägare av Bosarps kvarn nr 3, Bosarps såg nr 4.

Verksamheten med fastigheter, inventarier och lager såldes omkring 1920 till Unnefors AB som bestod av skogsägare i bygden. 1920 byggdes kvarnen om och vattenhjulet ersattes med turbin och 1928 installerades turbindrift för sågen. I kvarnen installerades en elgenerator som levererade ström till Unnefors och Långarum.
1942 tog Östra Kinds Elektriska förening över elförsörjningen till kvarnen och sågen och viss elkraft såldes till kraftbolaget. År 1951 revs turbinerna.[232]

Befintlig kvarnbyggnad är från åren 1895–1896, 2,5 våningar, ombyggd år 1938. Kvarnen har enligt länsstyrelsens industriinventering en välbevarad och oförändrad interiör med samtliga maskiner kvar från 1920- och 1930-talen. Till kvarnmiljön hör en mjölnarbostad, magasin, samt smedja.[233]
Kvarn, såg, fördämning finns noterade på flera historiska kartor från 1800-talet, bl.a. rågångs-åtgärd år 1834 Stora, Lilla Bosarp och Hjältabo.[234]

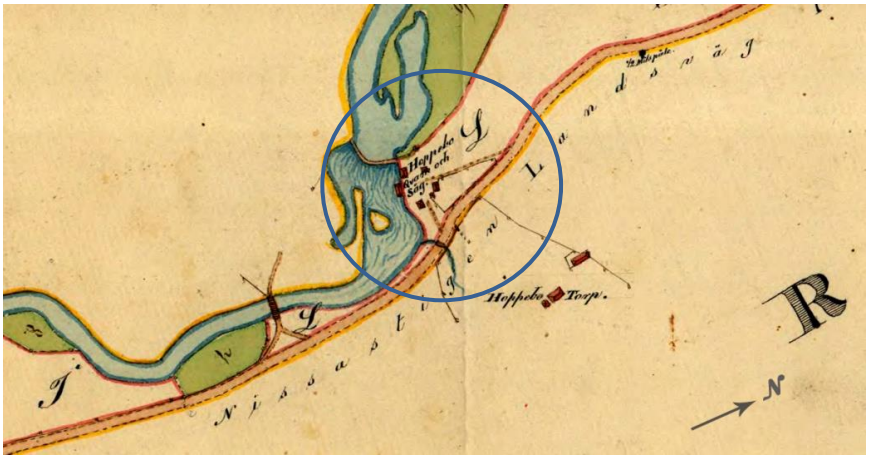
Hoppebo kvarn är utvärderad som kulturhistoriskt värdefullt objekt och av länsstyrelsen utvärderad som kulturhistorisk intressant industrimiljö, klass 1.[235]

Namnet Hoppebo byttes till Unnefors 1904.[236]

N 6387315 / E 426556 (SWEREF 99 TM).

[232] Sturedahl, 2013, s. 45. Se även Winning 1940, s. 230.
[233] Länsstyrelsen i Jönköpings län, 1998, nr 20, s. 98.
[234] Stora och Lilla Bosarp samt Hjeltabo, rågångsåtgärd 1834, akt 06-nun-17.
[235] Jönköpings läns museum och Jönköpings kommun, 1989, nr 85, s. 125; Länsstyrelsen i Jönköpings län, 1998, nr 20, s. 98.
[236] Mulseryds hembygdsförening, 1997, s. 76.

Figur 163. Miljön vid Hoppebo kvarn Innan dammen revs ut år 2007.
I bakgrunden är Hoppebo kvarn. Foto från väst, 2006.



Figur 164. Utsnitt ur karta 1834 Stora och Lilla Bosarp samt Hjeltabo.
Hoppebo kvarn och såg, samt fördämning inom infälld blå cirkel. (Infälld N-pil).

Figur 165. Hoppebo kvarn till vänster.
Rakt fram skymtar en sparad del av den i övrigt utrivna fördämningen över Nissan.
Foto från norr.

Nissan 59)
Unnefors såg, nu Södra Timber, Unnefors, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Sågverk har funnits på platsen sedan 1770-talet. Det drevs fram till 1944 av skogsägare i trakten.

Sågen köptes 1944 av Jönköpings läns Skogsägareförening och 1964 övertogs den av Södra skogsägarna. 1980 brann hela såghuset ned men återuppbyggdes året därpå. År 2001 drabbades sågen åter av brand i justerverk och del av hyvleriet. Anläggningen återuppfördes.
I dammfallet fanns förr en flottningsränna. för bland annat massaved till Nissafors bruk.[237]

N 6387190 / E 426461 (SWEREF 99 TM). Generell koordinat.

Figur 166. Unnefors sågverk, nu Timbro AB. Foto från nordväst, 2013.

Nissan 60)
Broläge. Unnefors, Norra Unnaryds socken och Mulseryds socken, Jönköpings kommun.

Äldre broläge enligt historiska kartor från 1800-talet. Se bland annat utsnitt karta 1834, Nissan nr 52.[238] Motsvaras av dagens bro över Nissan till Unnefors såg.

N 6387167 / E 426538 (SWERER 99 TM).

[237] Uppgifterna härrör från Södra Skogsägarna, 2006, nr 034, s. 3 och Petterson 2013, s. 49.
[238] Stora och Lilla Bosarp samt Hjeltabo, rågångsåtgärd 1834, akt 06-nun-17.

Figur 167. Landfästen av tuktad sten på vilken den nuvarande bron i betong vilar.
Foto från sydöst.

Nissan 61)
Kvarnplats. Norra Unnaryd, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Plats för Unnaryds mjölkvarn. Ingen synlig kvarnlämning konstaterbar vid terränggranskning.
På karta Nissan 1737 (Figur 21 nr 3) uppges att Unnaryds mjölkvarn var uppsatt för husbehov för åtta år sedan.
Detta kan stämma bra, då ingen kvarn finns inprickad på skattläggningskarta 1722, Unnaryd.[239]
På kartan 1737 angivet 1 ½ aln högt fall (0,9 meter) och drivs med underfall. Inprickad och beskriven på kartan.[240]

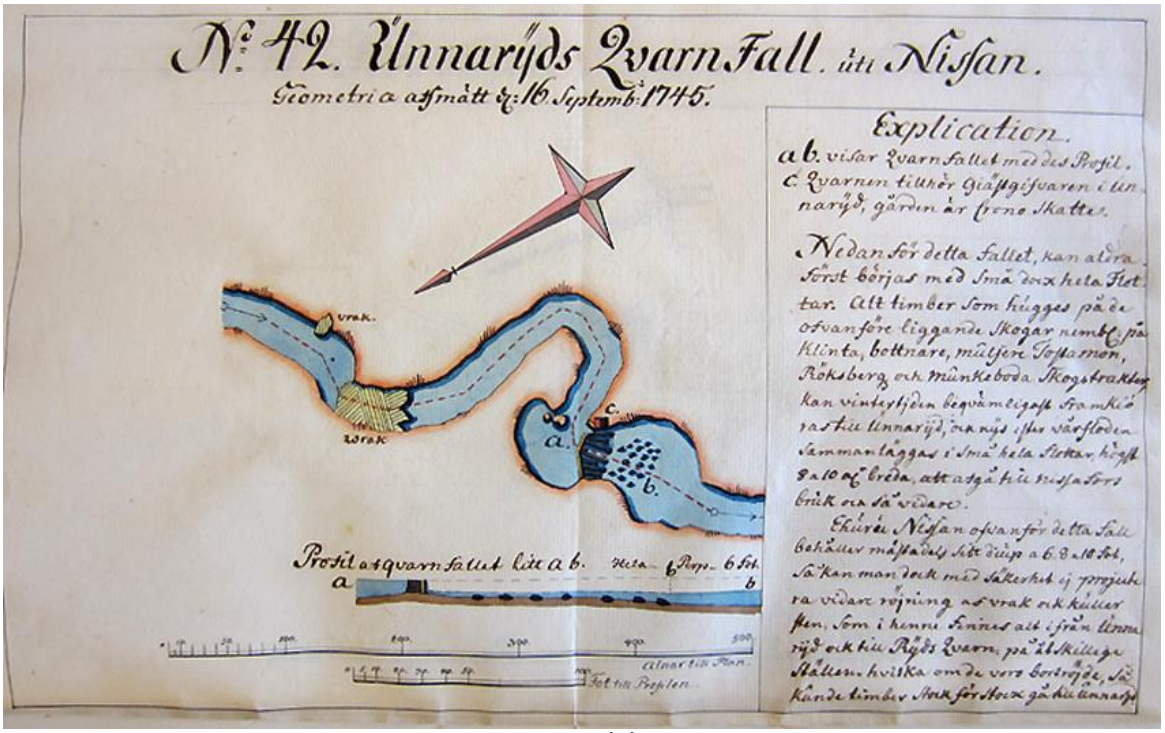
Unnaryds kvarnfall med fördämning och kvarn utmed åns södra sida i åkrök, finns även redovisat i detaljritning nr 42, avmätt 16 september 1745. Kvarnen ägdes då av Unnaryds gästgiveri.[241]

Då ingen påtaglig kvarnlämning konstaterades, fanns dock annat som tröst, nämligen spåren efter bäverns framfart av idogt genomgnagda stammar av lövträd. Här fanns alldeles färska spår, men också gamla spår från bäverns framfart.

RAÄ Norra Unnaryd 204. **Uppgift om**

N 6385071 / E 424794 (SWEREF 99 TM).

[239] Unnaryd, skattläggning, 1722, akt 06-nun-2.
[240] Nissaströmmen, avmätning 1737, akt E41.
[241] Handritade kartverk, Band 4.



Figur 168. Unnaryds kvarnfall med fördämning och kvarn på åns södra sida (**c**) redovisat i detaljritning nr 42. (Avmätt 16 september 1745). Flottväg är streckmarkerat, rött. Profil av kvarnfallet (**a-b**).[242] Observera N-pilens riktning. Källa: Krigsarkivet.

Figur 169. Spår efter bäver vid Nissan.

[242] Handritade kartverk, Band 4.

Nissan 62)
Unnaryds masugn, lämning. Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Hyttområde med masugnslämning 20x20 meter och 2–3 meter hög, stengrunder och minst två slaggvarpar, vardera 60x15–30 meter (öst-väst) respektive 60x50 meter (nord-syd). I sydöst är två dammvallar, 60 respektive 15 meter långa.[243]

Masugnen anlades vid det s.k. "Kvarnafallet" på norra sidan av Nissan som här bildar en S-formad krök. Masugnen lär ha stått färdig med ett underfallshjul år 1834, ägd av Gyllenfors bruk. Masugnen såldes 1840 till Jacob Hamilton.
Tackjärnet framställdes till övervägande del av järnmalm från Taberg, blandat med en del sjömalm. Tackjärnet levererades till stångjärnssmedjor i trakten. Sista blåsningen var omkring år 1890.[244] Enda kvarvarande masugnslämningen längs Nissan i Jönköpings län.

Rest av fördämningsmur syns på södra sidan av ån, en 8x6 meter (N-S) frameroderad sten-ansamling av natursten och byggsten utan inbördes ordning som ligger i linje med vattenytan och med ett drygt halvmeterhögt fall i strömfåran.

Åt söder övergår fördämningsresten i en fyra meter hög stenutfyllnad, vari eventuell fördämning kan ha ingått, men som är utfylld av sten och jord och bildar ett markplan. 20 meter nedströms fördämnings-stenarna finns i åkanten en sten-ansamling av natursten i varierande storlek utan inbördes ordning inom en 6x3 meter stor yta (NV-SÖ).
Utanför, i åns längdriktning nedströms skymtar i vattnet en rännliknande anordning av sten. Huruvida dessa lämningar har hört till eventuellt vattenverk som hört till en tidigare kvarn är mycket osäkert. Det kan röra sig om andra åtgärder i ån, till exempel för flottningens behov. Här beskrivna stensamlingar ingår i område för RAÄ Norra Unnaryd 98:1-4.

RAÄ Norra Unnaryd 98:1–4. **Fornlämning.**

N 6385135 / E 424790 (SWEREF 99 TM).

Figur 170. Lämningar efter Unnaryds masugn från 1834. Nissan skymtar i bakgrunden. Foto från norr, 2013.

[243] RAÄ Norra Unnaryd 98:1-4.
[244] Gustavsson 2000, s. 47 ff.

Figur 171. Rikligt med masugnsslagg bland rötter och sten utmed Nissans norra strand. Nära ruinen efter Unnaryds masugn.
Foto från öst, 2013.

Figur 172. Masugnsfallet och det gamla kvarnfallet i Nissan. Rester efter eventuell fördämnings-mur på Nissans södra sida intill platsen för tidigare Unnaryds kvarn.
Foto från nordväst, 2013.

Figur 173. Stenansamling, eventuell rest av fördämning på Nissans södra sida. Troligen en del pålagd röjningssten för flottväg. Foto från söder.

Nissan 63)
Broplats med namn. Norra Unnaryd, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Lämning av brofästen av sten på ömse sidor av Nissan.

Ungefärligt läge för bro med namn, *Unnarydz broo* 1676, 1687, 1737.[245] Broläget finns även inprickat på häradskarta 1674.[246] Brofästen av sten på västra respektive östra sidan av Nissan. På västra sidan är fundamentet sex meter bred och 2,5 meter högt. På motsatt sida finns också stenfundament.

Motsvarande läge för bro och landsvägsmöten finns inprickade på en rad historiska kartor som karta över Nissan 1687 (1737) (Nr 59), 1737 (Nr 1). Här växlade Nissastigen över från östra sidan till västra sidan av Nissan. Väg åt Halmstad, Göteborg och Jönköping samt väg åt Valdshult och Åsenhöga. Härifrån följde Nissastigen ån längs dess västra sida till Halmstad.

Även kartorna delning av skog 1811 och laga skifte 1842 Norra Unnaryd visar broläget.[247] Strax norr om brofästet på Nissans östra sida utmed Nissastigen utvisar kartan från 1737 Unnaryds krog, Gästgivaregård, nedflyttad från odalbyn.

Fram till 1927 fanns i detta område en stenvalvbro. Den skadades vid en svår översvämning som drabbade övre Nissandalen 1927. En ny bro av betong byggdes, med en något annorlunda sträckning. Denna bro var i bruk fram till 1993 då den ersattes med nuvarande.[248]

Ny: RAÄ Norra Unnaryd 126. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6384711 / E 424701 (SWEREF 99 TM).

[245] Mo härad, häradskarta, 1676, akt E20; Nissan, avmätning, 1687 och 1737, akt E 41.
[246] Mo härad, häradskarta, 1674, akt E16.
[247] Unnaryd 1-5, delning av skog, 1811, akt E86-22:2; Norra Unnaryd, laga skifte, 1842, akt 06-run-24.
[248] Unmark 1913, s. 43.

Figur 174. Äldre broläge över Nissan vid Norra Unnaryd.
Vid vattenbrynet syns stenhällar från det tidigare brofästet. Nuvarande bro skymtar i bakgrunden.
Här vid Norra Unnaryd passerade gamla Nissastigen över ån och fortsatte följa åns västra sida mot Halmstad. Foto från nordöst, 2013.

Figur 175. Utsnitt ur karta 1737 (**1**) utvisande broläge vid Unnaryd.
Häröver passerade Nissastigen som härifrån följde åns västra sida till Halmstad.
Här sammanströmmade landsvägarna från Halmstad och Göteborg åt Jönköping som två allmänna farvägar.
Kartan utvisar därtill Unnaryds krog, gästgivaregården (**2**). **3** utvisar Unnaryds mjölkvarn, "uppsatt för 8 år sedan".
4 visar i ena ågrenen gammalt ihopflutet bråte.

Nissan 64)
Flottningsplats. Norra Unnaryd, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

På västra sidan av Nissan fanns upplagsplats och iläggningsplats för flottgods. Flottningsdistrikt II.[249]

N 6383714 / E 423842 (SWEREF 99 TM).

Nissan 65)
Gamla Nissastigen. Norra Unnaryd, Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Exempel på en bevarad äldre sträcka av Nissastigen. Detta avsnitt är en 1,8 kilometer lång vägsträcka längs västra sidan av Nissan. Längs vägavsnittet står två vägmärken; en milstolpe av kalksten krönt, 1 MIL 1779 F. V. HAMILTON och en gjutjärnsstolpe ¼ MIL MO HÄRAD 1871. Flera äldre vägavsnitt av Nissastigen, ställvis kantade av milstolpar finns ännu bevarade inom Jönköpings län. Vägmärkena är registrerade i Riksantikvarieämbetets Fornsök.

RAÄ Norra Unnaryd 13:1–2. **Fornlämning** (avser vägmärken).

N 6383332 / E 423724 (SWEREF 99 TM).

Figur 176. Söder om Norra Unnaryd finns ett fint avsnitt av en äldre sträcka av Nissastigen kantad av vägmärken. Nissans mörka vattenspegel skymtar till höger (österut) i bild.
Foto från söder, 2013.

[249] Ritning över Flottningsdistrikten med upplagsplatser för timmer längs Nissan.

Figur 177. Vägstenar längs gamla Nissastigen söder om Norra Unnaryd.
Till vänster en milstolpe av kalksten krönt, 1 MIL 1779 F. V. HAMILTON och till höger en gjutjärnsstolpe;
¼ MIL MO HÄRAD 1871.
Bakom skymtar Nissans vattenspegel och längre bort skymtar riksväg 26, nuvarande Nissastigen
Jönköping – Halmstad. Foto från väst, 2013.

Nissan 66)
Bro. Norra Unnaryds socken, Jönköpings kommun.

Träbro. Gångbro (sentida) över Nissan. Vid besiktning befanns den vara raserad, norra fästet skadat av erosion. Hit leder en äldre färdväg/stig norrifrån (RAÄ Norra Unnaryd 79:201) och vidare söderut.

Ekonomiska kartan Mossebo 1960.[250] Även digitala Fastighetskartan.

N 6382703 / E 423591 (SWEREF 99 TM).

Figur 178. Gångbro över Nissan. Raserad i norra fästet. Foto från norr, 2016.

[250] Ekonomiska kartan Mossebo 1960, akt J133-6d6e62.

Nissan 67)
Broläge med namn. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Broläge med namn, *Nybron*. Markerad bland annat på karta 1786 rågångsbestämning Mårtenstorp.[251] Markerat på karta Mossebo 1825.[252] Väg åt Unnaryd. *Nybron* står angivet på ekonomiska kartan Mossebo från 1960. Av kartan framgår att flera småvägar/stigar sammanstrålar här.[253] *Nybron* är angivet på digitala fastighetskartan.

Inga synliga lämningar vid besiktning av åns östra sida.

N 6378716 / E 422759 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge.

Nissan 68)
Alabo och Mårtenstorp kvarn och såg. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Lämningar efter betonggrunder från kvarn och såg på östra sidan av Nissan. Rester av dammvall av natursten utmed västra och östra åkanten. Kvarnsten vid vattenbrynet.
Vid midsommartid år 1952 drabbades trakten av ett oväder som varade i 24 timmar. Alla broar och vägar i området brast på grund av skyfall, även denna damm. Efter översvämningen lades kvarnen och sågen ner.
På karta 1911 finns kvarn- och sågbyggnader markerade.[254] Mårtenstorp och Alabo hade under 1700-talet en gemensam kvarn i Rödjebäcken.[255]

En skylt i gjutjärn anvisar platsen för Alabo och Mårtenstorp kvarn- och sågplats vid Nissan.

Ny: RAÄ Öreryd 133. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

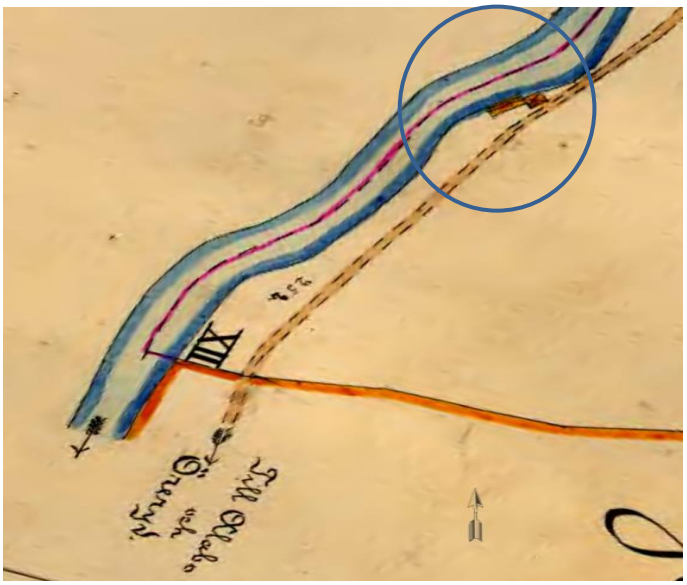
N 6376609 / E 422301 (SWEREF 99 TM).

Figur 179. Alabo och Mårtenstorp kvarn och såg

[251] Mårtenstorp nr 1, rågångsbestämning, 1786, akt E140-7:1.
[252] Mossebo, 1825, akt 06-öre-12.
[253] Ekonomiska kartan Mossebo 1960.
[254] Mårtenstorp, mätning, 1911, akt 06-öre-29.
[255] Kvarnen finns markerad på karta Plombo 1,2 1789 / Mårtenstorp och Alabo 1786, 1788, rågångsåtgärd, akt 06-öre-9.

Figur 180. Betonggrund efter Alabo kvarn och såg. Skylt till vänster.
Foto från nordost, 2006.

Figur 181. Leif Henriksson dokumenterar kvarnsten i vattenbrynet.
Foto från norr, 2006.



Figur 182. Utsnitt ur karta mätning Mårtenstorp 1911, som i övre kartbilden utvisar kvarn- och sågbyggnad på Nissans östra sida intill landsvägen åt Mårtenstorp respektive Alabo, Öreryd. Se infälld blå cirkel. (Infälld N-pil i bildens nedre höga del).

Nissan 69)
Gravfält. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Exempel på ett av flera gravfält från äldre-mellersta järnålder anlagda intill Nissan. Detta gravfält (RAÄ Öreryd 30:1) ligger 50 meter väster om Nissan. Det består av tre stenkretsar, två domarringar och en stenkrets. 15 meter söder därom är en domarring och 100 meter sydsydväst därom är ytterligare ett gravfält med fyra domarringar. Fynd av spjutspets också. (RAÄ Öreryd 34:1, 36:1, 35:1).

RAÄ Öreryd 30:1. **Fornlämning.**

N 6375945 / E 421095 (SWEREF 99 TM).

Nissan 70 (a-brofäste, b- vägbank)
Broplats och vägbank. Sentida. Alabo, Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Borttagen bro (a). Brofäste på Nissans västra sida. Lämning i form av stenfundament 4x4 meter stort, 1,4 meter högt och i sex bevarade skift, kallmurad.
Från brofästet leder åt väster en cirka 75 meter lång vägbank (b), två meter bred. I slänten ned mot ån, flack, skålad form. Mindre körväg, förbindelse Nissastigen-Alabo, Mårtenstorp. Vägen markerad på Ekonomiska kartan Öreryd 1954.[256]

a-Ny: RAÄ Öreryd 358. **Övrig kulturhistorisk lämning.**
N 6375927 / E 421161 (SWEREF 99 TM).

b-Ny: RAÄ Öreryd 359. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6375945 / E 421126 (SWEREF 99 TM).

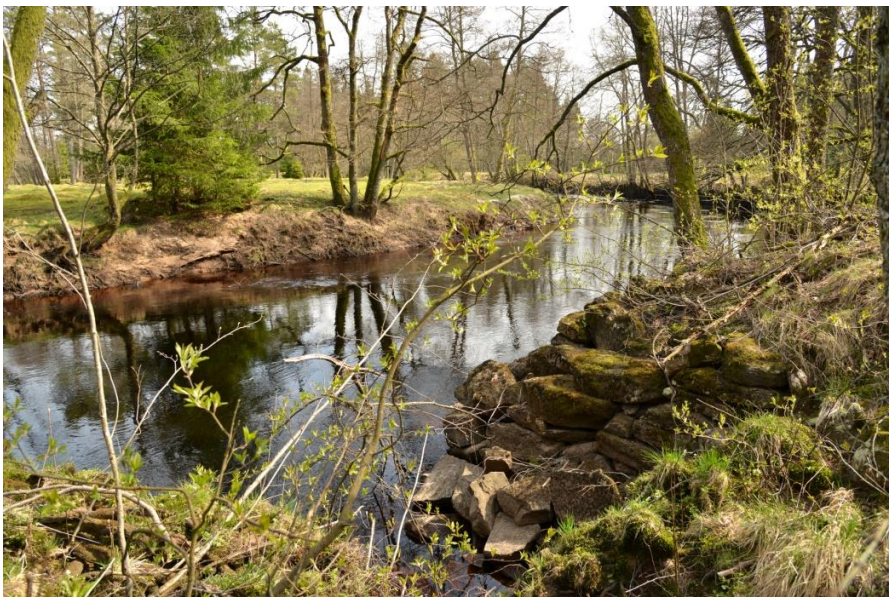
Figur 183. Vägbank omgiven av ävjor, på Nissans västra sida. Gamla vägen till Alabo. Foto från väst, 2014.

[256] Ekonomiska kartan Öreryd 1954. Akt J133-6d5e56.

Nissan 71)
Broplats. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Platsen motsvaras ungefär av nuvarande bro.
Broplats, väg Öreryd-Alabo. Markerat på bland annat kartor rågångsåtgärd 1735, avmätning Öreryd 1735, Mårtenstorp 1786, Plombo 1788 (1786).[257] Möjligen motsvaras broläget av Alabo stockbro med Nr 49 på 1687 (1737) års karta över Nissan (Figur 22).[258]

N 6373761 / E 421413 (SWEREF 99 TM).



Figur 184. Stenfundament till brofäste på Nissans västra sida. Häröver gick vägen till Alabo. Foto från nordväst, 2014.

Nissan 72)
Flottningsplats. Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Västra sidan av Nissan. Flottningsdistrikt III.[259]

N 6373481 / E 421235 (SWEREF 99 TM).

Nissan 73)
Pumphus, lämning. Öreryd i Öreryds socken, Gislaveds kommun.
Pumphuset försåg stora delar av flyktinglägret i Öreryd med vatten.[260]

N 6372470 / E 420954 (SWEREF 99 TM).

[257] Lindås, rågångsåtgärd, 1735, akt 06-öre-2; Öreryd, avmätning 1735, akt E140-9:1; Mårtenstorp nr 1, rågångsbestämning 1786, akt E140-7:1; Kvarnen finns markerad på karta Plombo 1,2 1789 / Mårtenstorp och Alabo 1786, 1788, rågångsåtgärd, akt 06-öre-9.
[258] Nissaströmmen, avmätning 1687, renovation 1737, akt E41.
[259] Ritning över Flottningsdistrikten med upplagsplatser för timmer längs Nissan.
[260] Skylt på platsen.

Figur 185. Lämning efter pumphus omedelbart intill Nissans västra strand. Foto 2012.

Nissan 74)
Broplats med tradition. Sentida. Öreryd i Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Plats för bro. Enligt uppgift anlades här en bro över Nissan av norska flyktingar förlagda i Öreryd under andra världskriget. Bron är under senare tid utbytt.

N 6372199 / E 421112 (SWEREF 99 TM).

Nissan 75)
Lämningar efter militärt utbildningsfält anlagt på 1940-talet. Öreryd i Öreryds socken, Gislaveds kommun.
Öreryds hembygdsförening har tillgängliggjort området och anordnat en knappt kilometerlång snitslad stig med skyltar utvisande platser för anlagda värn som ståvärn, kulsprutevärn och granatkastarvärn. Därtill finns platsen för ett ammunitionsförråd skyltat samt en rad andra militära lämningar. Övningsfältet ligger i skogsmark 100 meter väster om Nissan. 300 meter öster om ån finns lämning efter skyttebana. Denna finns markerad på ekonomiska kartan från 1954 över Öreryd.

N 6372185 / E 420977 (SWEREF 99 TM). Generell koordinat.

Figur 186. Kulsprutevärn med attrapp av KSP M36, en av anhalterna längs den kilometer-långa skyltade lokala leden genom övningsfältet vid Nissan, Öreryd.
Området är skyltat och iordningsställt av Öreryds hembygdsförening. Foto 2012.

Nissan 76)
Åängar. Öreryd i Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Exempel på ålderdomligt brukade åängar utmed Nissan till Norra Gussjö. Längs ån finns slåtter- och madängar som länge brukats av hävd av gårdarna. De historiska kartorna visar i detalj hur skiftena fördelats på en eller flera fastigheter. Ängarna benämns i flera fall som ”gamla” eller ”odal”. Åängarna hade stor betydelse framförallt som värdefull födokälla för boskap. Utsnitt ur avmätningskarta Öreryds Byallmänning 1735.[261]

N 6371600 / E 420742 (SWEREF 99 TM). Generell koordinat.

[261] Öreryds byallmänning, avmätning, 1735, akt E140-9:1.

Figur 187. Utsnitt ur karta avmätning Öreryds by 1735, utvisande av lantmätaren betecknade ålderdomliga ängsmader utmed Nissan. Flera av ängsskiftena här beskrivs som gamla och betecknas som odaläng ar.

Nissan 77)
Broläge. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Lilla bron på karta över Nissan 1687 (1737): **Fallbråte och lågor ihopkastade av strömmen vid lilla bron.** (Figur 22, Nr 47).[262]

Ej granskad i fält.

N 6371530 / E 420910 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge.

[262] Nissaströmmen, avmätning, 1687, renovation 1737, akt E41.

Nissan 78)
Flottningsplats. Abrahamsvik. Norra änden av Norra Gussjö. Öreryds socken, Gislaveds kommun.[263]

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods.

N 6371458 / E 420421 (SWEREF 99 TM). Ungefärligt läge.

Nissan 79)
Uppgift om fasta fisken. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Uppgift om fiskeverken anlagda på flera platser i Nissan markerad längs en sträcka från dess utlopp i Norra Gussjö och vidare ungefär en kilometer uppströms ån. Uppgiften finns angiven och markerad på avmätningskarta Nissan 1687 (Nr 46): **Här finnes med fiskeverken på åtskilliga ställen byggda.**[264]

Ny: RAÄ Öreryd 310. **Uppgift om.**

N 6371227 / E 420663 (SWEREF 99 TM).

Nissan 80)
Flottningsplats. Ulvestorp. Östra sidan av Norra Gussjö. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods.[265]

N 6370589 / E 420578 (SWEREF 99 TM).

Nissan 81)
Flottningsplats. Örnnäset. Västra sidan av Norra Gussjö. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods.[266]

N 6370531 / E 419325 (SWEREF 99 TM).

Nissan 82)
Flottningsplats. Gläsvik. Sydvästra sidan av Norra Gussjö, Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods.[267]

N 6370078 /E 419128 (SWEREF 99 TM).

[263] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.
[264] Nissaströmmen, avmätning, 1687, renovation 1737, akt E41.
[265] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.
[266] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.
[267] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.

Figur 188. Flottningsplats. Gläsvik. Sydvästra sidan av Norra Gussjö. Foto från sydväst, 2013.

Nissan 83)
Flottningsplats. Hjulvesund, nordöstra änden av Hammarsjön. Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats av flottgods.[268]

N 6369289 / E 419601 (SWEREF 99 TM).

Nissan 84)
Flottningsplats. Hammarsjöns nordvästra sida, Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats av flottgods.

N 6369225 / E 419274 (SWEREF 99 TM).

Nissan 85)
Stenåldersboplats. Hammarsjöns nordvästra sida, Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Längs cirka 80 meter lång sträcka utmed strandkanten har påträffats skärvsten och enstaka flintartefakter.

RAÄ Öreryd 110:1. **Fornlämning.**

N 6369198 / E 419278 SWEREF 99 TM).

[268] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.

Nissan 86)
Flottningsplats. Lakanabben. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods på västra sidan av Hammarsjön.[269]

N 6368860 / E 419136 (SWEREF 99 TM).

Figur 189. Ilastningsplats för flottgods vid Lakanabben på nordvästra sidan av Hammarsjön, Öreryds socken. Foto från sydväst, 2012.

Nissan 87)
Flottningsplats. Lusthusudden. Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Upplagsplats och irullningsplats för flottgods på östra sidan av Hammarsjön.[270]

N 6368444 / E 419674 SWEREF 99 TM).

Nissan 88)
Stenåldersboplats. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Stenåldersboplats på Nissans södra strand, vid Hammarsjöns utlopp i Nissan.
Fynd av flintavslag och kvarts. Exponerat läge på södra sidan av Hammarsjöns utlopp i Nissan.

I norra änden av Hammarsjön, vid Hjulvesund, mellan Hammarsjön och Norra Gussjö är ytterligare fyra stenåldersboplatser lokaliserade längs stränderna.

RAÄ Öreryd 100:1. **Fornlämning.**

N 6367921 / E 419285 (SWEREF 99 TM).

[269] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.
[270] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.

Nissan 89)
Flottningsplats. Hjälmaröudden. Sydvästra sidan av Hammarsjön. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods. I en kraftig tall som ännu står kvar vid strandkanten bands länsar för det timmer som låg i sjön för övervintring.
På platsen finns även resterna efter räls och spel till den flottningsbåt som vinterförvarades här.[271]

N 6367917 / E 418695 (SWEREF 99 TM).

Figur 190. Hjälmaröudden. Flottningsplats. Sydvästra sidan av Hammarsjön. Foto 2012.

Nissan 90)
Uppgift om kvarn till Skog, Källeryds socken, Gnosjö kommun.

På karta 1687 (renovation 1737) markerat vattenhjul på Nissans östra sida. Nr 43 med åtföljande text: **En enfotakvarn till Skog**.[272] Strax nedströms, men på motsatt sida av ån, alltså på Nissans västra sida låg en oduglig sågkvarn till Bjärsved enligt samma karta på vilken den även finns inprickad.[273] Se Nissan 91.

N 6367480 / E 419361 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge.

[271] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.
[272] Nissaströmmen, avmätning 1687, renovation 1737, akt E41.
[273] Nissaströmmen, avmätning 1687, renovation 1737, akt E41.

Nissan 91)
Uppgift om sågkvarn till Bjärsved. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

På karta 1687 (renovation 1737) markerad sågsymbol på Nissans västra sida, Nr 42, med åtföljande text: **Sågkvarn till Bjärseby, oduglig**.[274] Troligen på samma plats finns kvarn markerad med minst två vattenhjul i åkröken på Nissans norra/nordvästra sida på karta, delning 1703.[275] Anläggningarna låg troligen i närheten av den plats där den övre hammarsmedjan till Nissafors järnbruk senare anlades och kan då ha fått ge plats för brukets smedjor.

N 6367421 / E 419338 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge.

Nissan 92)
Nissafors järnbruk, bebyggelse och lämningar. Öreryds socken, Gislaveds kommun, och Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Järnbruket är borttaget. Lämningar och bevarad bebyggelse inom ett 340x150 meter stort område på ömse sidor av Nissan.

År 1725 erhölls koncession för ett järnbruk vid Nissaforsen vid ett av övre Nissans högre fall där ån avviker från dess nord-sydliga sträckning efter utloppet ur Hammarsjön och bildar en kraftig sväng med en lång forssträcka åt sydväst. Nissafors järnbruk anlades här på Nissans norra sida, Öreryds socken.

Geometrisk karta, Skog, 1760 visar Nissafors Järnbruk med östra (övre) och västra (nedre) hammaren med respektive träfördämningar så kallade dammbord samt kvarn markerat med vattenhjul, på södra sidan strax nedströms den nedre fördämningen.[276] 1805–1808 flyttades järnbruket till Nissans södra sida, Källeryds socken, och ny damm i sten uppfördes. Ett fyra meter högt fall drev genom överfall nio vattenhjul till som mest fyra stångjärnshammare, fyra manufakturhammare och två spikhammare.[277] Åren 1883–1884 tillkom valsverk, lanceshirehärd och smälthammare. 1892 utarrenderades järnbruket. År 1906 upphörde driften vid Nissafors järnbruk.

Bruksområdet, framförallt på norra och västra sidan av Nissan är sedan slutet på 1960-talet omvandlat till golfbana. Bruksvillan från 1800-talet är riven, däremot finns två flygelbyggnader kvar och bland annat en järnbod bevarad. Därtill finns lämningar i form av stenfundament, slagghögar, husgrunder, kvarn- och såggrund.

Nissafors bruk är utvärderat som kulturhistorisk värdefull område med bebyggelse, nr 26.[278]

[274] Nissaströmmen, avmätning 1687, renovation 1737, akt E41.
[275] Delning, 1703, akt 06-öre-1.
[276] Skog nr 1, geometrisk avmätning 1760, akt E67-12:1; Konceptkarta Skog med flera, mätning, 1760, akt 06-käl-1; Karta rågångsåtgärd 1824 (1821-1823), akt 06-käl-8 utvisar brukets anläggningar på södra (östra) sidan av Nissan efter att det flyttats från norra (västra) sidan 1805-1808.
[277] Informationsskylt.
[278] Kulturhistorisk utredning 1981, nr 26, s. 69.

Nissafors bruks historia finns väl redovisat på skyltar vid parkeringsplatser. En lokal kulturslinga, ”Golfbaneleden”, bidrar till utökad rekreation och kunskap om områdets historia och natur. Leden passerar lämningar från 1800-talets järnbruk utmed Nissan samt lämningarna från 1900-talets träsliperi. Kulturlämningarna längs stigen är skyltade.

RAÄ Källeryd 127:1/RAÄ Öreryd 112:1. **Bevakningsobjekt.**

N 6367305 / E 419169 (SWEREF 99 TM).

Figur 191. Nissafors järnbruk. Uppmätningsritning nr 35 gällande prospektering för timmerflottning, den 10 och 11 september 1745.[279]

Ritningen visar åtgärder för flottningen, med bland annat förslag på stenglaciner med omgivande murar (**c**). Vidare markeras lämplig flottväg (**a–b**) markerad med röd streckad linje genom brukets anläggningar i Nissan.

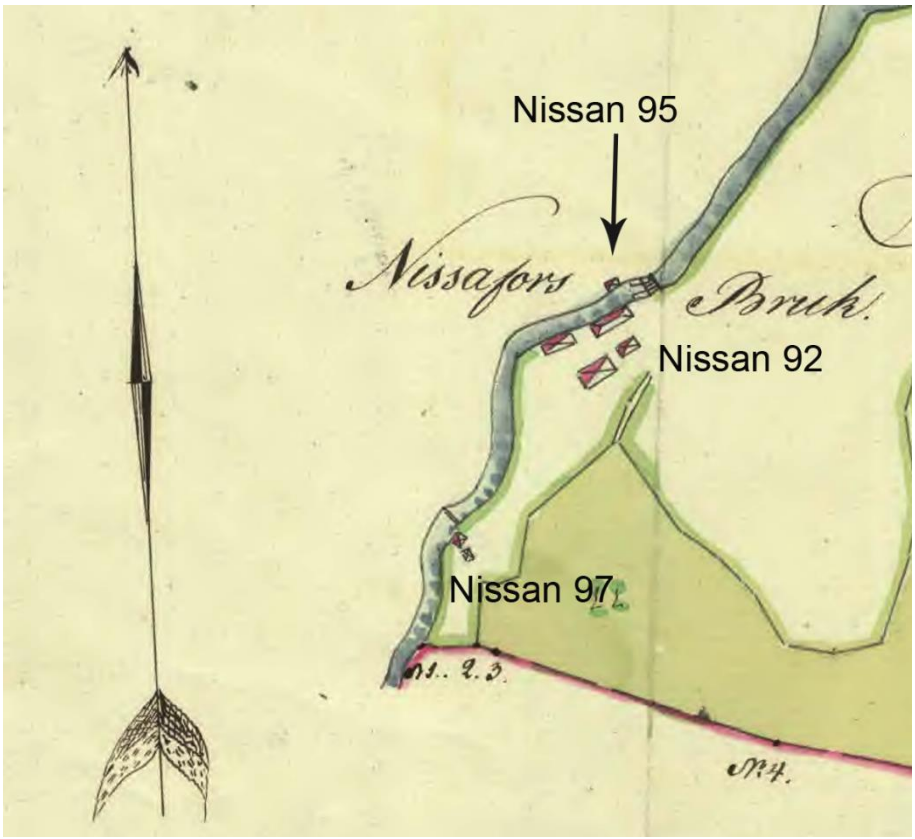
Ritningen utvisar också detaljerat brukets anläggningar med lägena för hammarsmedjor (**g**), kolbodar (**h**), järnbod (**i**) mjölkvarn (**f**). Gulmarkerat är fördämningar, vilka är stenbyggda och överklädda med stockar.

Nederst på ritningen är profil av fallen, fördämningarna, stenglaciner och murar.

Observera N-pilens riktning. Källa: Krigsarkivet.

[279] Handritade kartverk, Band 4.

Figur 192. Utsnitt karta Geometrisk avmätning Skog nr 1 1760 som detaljerat utvisar Nissafors Järnbruk med dess anläggningar. (Infälld N-pil).



Figur 193. Utsnitt ur karta avmätning Källeryd 1821 med Nissafors bruk på Nissans södra sida.[280]
Kvarn, Nissan 95, markerad med infogad pil. N-pil till vänster.

[280] Avmätning, Källeryd nr 1 1821. Akt E67-8:1.

Figur 194. Järnboden till Nissafors bruk. Foto från väst.

Figur 195. Murlämningar efter brukets smedjeanläggningar på södra sidan av Nissan. Foto från nordväst.

Nissan 93)
Bruksdammen, oreglerad. Nissafors bruk, Öreryds socken, Gislaveds kommun och Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Vid uppdämning av bruksdammen och nyanläggande av densamma antogs en överenskommelse år 1748 mellan Nissafors bruk och berörda hemmansägare. Den övre dammen dämde vatten för ämneshammaren och manufaktursmedjan och den nedre för stångjärnshammaren. Dammarna var byggda i trä och mycket bristfälliga. Även smedjorna behövde repareras.
Fram till 1805 fanns vid järnbruket två dammar. Senare ersattes dessa av en ny damm som anlades ungefär mittemellan de båda tidigare. Nuvarande dammområde byggdes senast om 1970, fallet är numera oreglerat.

N 6367381 / E 419233 (SWEREF 99 TM).

Figur 196. Fallet i Nissan vid Nissafors bruk. Foto från söder.

Figur 197. Informationsskylt om Nissafors bruk.

Nissan 94)
Plats för tullkvarn till Skog. Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Kvarnsten utmed södra stranden av Nissan 15 meter nedströms brofäste. I övrigt inga synliga av kvarnlämningar. Över- och understen, 1,6 meter i diameter, axelhål 0,27 meter i diameter, 0,2 respektive 0,24 meter tjocka stenar. Överstenen skodd med ett järnband.

Angivna koordinater anger ungefärligt platsen för kvarn, markerad som **f** *mjölkvarn* på uppmätningsritning (Nr 35) (se Nissan 92) från den 10 september 1745 upprättad vid utredning angående flottning i Nissan.[281]. Kvarnen finns också markerad på karta Skog 1760 över Nissafors järnbruk.[282]

[281] Handritade kartverk, Band 4.
[282] Skog nr 1, geometrisk avmätning 1760, akt E67-12:1; Konceptkarta Skog med flera, mätning, 1760, akt 06-käl-1.

Figur 198. Utsnitt karta Geometrisk avmätning Skog nr 1 1760.
På kartan är kvarn markerad med ett vattenhjul (se inom blå infälld cirkel).

Kvarnen flyttades i början av 1800-talet till motsatt sida, norra sidan av Nissan.
Detta i samband med att järnbruket flyttades till södra sidan av Nissan. Se Nissan 95.

N 6367347 / E 419214 (SWEREF 99 TM). Läge för kvarnsten.

Figur 199. Kvarnsten (i bildens förgrund) med järnband runt överstenen, utmed Nissans södra sida, strax nedströms Nissafallet och bron vid Nissafors bruk. Kvarnstenen visar ungefärligt läge för den kvarn som fanns här fram till tidigt 1800-tal innan den flyttades till motsatt sida av ån. Foto från sydväst.

Nissan 95)
Kvarn- och såglämning. Nissafors bruk, Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Stengrund, 20x11 meter stor, intill fyra meter hög grundmur av kallmurade stenblock. Grunden är belägen sju meter nordnordväst om Nissan.

Kvarnen flyttades till platsen i början på 1800-talet i samband med att Nissafors järnbruk flyttades till södra sidan av Nissan (se Nissan 94 och Figur 193). År 1825 tillkom grynverk samt två siktar. Kvarnverksamheten här upphörde 1910.

RAÄ Öreryd 112:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6367380 / E 419184 (SWEREF 99 TM).

Figur 200. Kvarn- och såglämning på Nissans norra sida, strax nedströms bron vid Nissafors bruk. Foto från nordväst, 2013.

Nissan 96)
Nissafors Träsliperi, G Lord & Co. Nissafors bruk, Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Lämningar med betongplintar, sten- och betonggrunder, sump och stenramp längs Nissan inom ca 100x100 meter stort område på Nissans södra sida. Inga byggnader bevarade.

Vattenfallet vid Nissafors utarrenderades 1906 efter att Nissafors järnbruk avvecklats. Vattenkraften kom åren därefter att användas för drift av Nissafors Träsliperi som etablerades av bland annat Gustaf Lord, tidigare arrendator på Nissafors fideikomiss. Anläggningen förlades på åns södra och östra sida. Träsliperiet var i drift fram till 1955. Träsliperiet producerade trämassa som levererades till finpappersbruk i Sverige och en del gick på export. Arrendet utgick år 1956 och då upphörde verksamheten. Byggnaden revs därefter.

En ca 130 meter lång tilloppsränna av trä förde drivvatten till turbinerna från dammbyggnaden och massaved till sliperiet. Till sliperiet hörde tre turbiner.[283]

Ingår i RAÄ Källeryd 127:1/RAÄ Öreryd 112:1. **Bevakningsobjekt**

N 6367279 / E 419123 (SWEREF 99 TM).

Figur 201. Karta från 1934 över Nissafors Träsliperi.[284] (Infälld N-pil).

Figur 202. Lämningar av stenplintar/stödstenar för vattenrännan till Nissafors Träsliperi. Här passerar den skyltade lokala vandringsleden – Golfbaneleden. Foto från väst.

[283] Hirsmark, Skylttext; Arkivhandlingar, Gislaveds Industrimuseum.
[284] Nissafors, inställd åtgärd eller förrättning, 1934, akt 06-käl-51.

Figur 203. Stenramp utmed Nissan, förstärkning av åkanten nedströms området för det borttagna Nissafors Träsliperi. På motsatt sida av ån (ej synligt i bild) finns även ett upplag med sten, dock ej lika välordnat, möjligen anlagt vid flottningsrensning. Foto från nordväst.

Nissan 97)
Kvarnplats och fördämning. Nissafors bruk, Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Kvarnbyggnad på östra sidan av ån samt fördämning på bland annat karta rågångsåtgärd 1824, Algustorp. ”Kvarnfallet tillhör Algustorp men begagnas till Nissafors med villkor” enligt lantmätarens notering på kartan. Se även Figur 193, karta Källeryd 1821. [285]

Inga synliga lämningar kunde konstateras vid besiktning.

N 6367157 / E 419087 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge.

Figur 204. Utsnitt karta rågångsåtgärd, Algustorp 1824 (1821). Kvarn och fördämning.” Kvarnfallet tillhör Algustorp men begagnas till Nissafors med villkor”. (Infälld N-pil).

[285] Algustorp, rågångsåtgärd, 1824 (1821),akt 06-käl-9b. Se även Nissan 92: Avmätning, Källeryd nr 1 1821. Akt E67-8:1.

Nissan 98)
Flottningsplats. Svartevik, Algustorpasjön. Öreryds socken, Gislaveds kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods.[286] Norra änden av Algustorpasjön.

N 6366965 / E 418172 (SWEREF 99 TM).

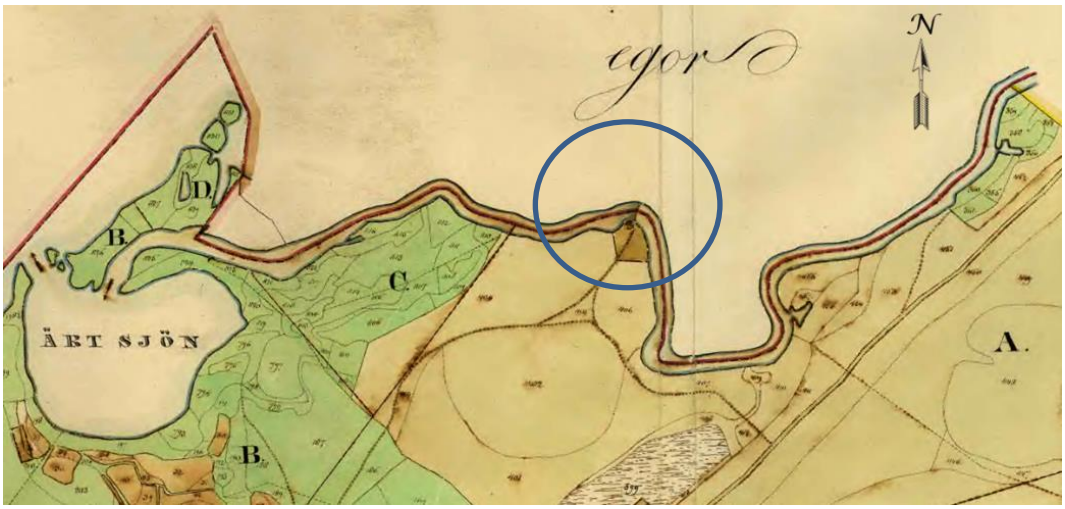
Nissan 99)
Hammare, lämning. Algustorp, Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Eventuell hammare (räckhammare?). Lämning efter fragmentariska dammfästen av sten, kraftigt erosionsskadade, på ömse sidor av Nissan. Fynd av enstaka järnslagg, bl.a. bottenskålla, på åns södra strand. En mindre väg leder till platsen.

På karta laga skifte 1866 Algustorp finns en fördämning på motsvarande plats i åkröken inritad över ån och på åns södra sida, omedelbart nedströms södra dammfästet är en byggnad inritad.[287] Samfällighet markerad på ekonomiska kartan 1954.[288] Stigen på kartan motsvaras idag av en mindre skogsväg.

Ny: RAÄ Källeryd 169. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6366771 / E 418702 (SWEREF 99 TM).



Figur 205. Utsnitt karta laga skifte Algustorp 1866.
Inom infogad blå cirkel syns fördämning och byggnad på åns södra sida. (Infälld N-pil).

[286] Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.
[287] Laga skifte, Algustorp nr 1, 1866, akt E67-2:1.
[288] Ekonomiska kartan Källeryd 1954.

Figur 206. Fragmentariska lämningar efter fördämning till den räckhammare som troligen funnits på denna plats, utmed Nissans södra sida. Foto från sydsydöst.

Nissan 100)
Flottningsplats. Isabergsplanen, Algustorpasjön. Hestra, Norra Hestra socken, Gislaveds kommun.

På sydvästra sidan av Algustorpasjön har funnits en upplagsplats och iläggningsplats för flottgods Flottningsdistrikt IV.[289]

N 6365875 / E 416902 (SWEREF 99 TM).

Nissan 101)
Broplats. Nissafors, Källeryds socken, Gnosjö kommun.
Borttagen bro. *Stockabron*. År 1952 fanns här bro över Nissan mellan Algustorpasjön och Vikaresjön. Inga lämningar efter brofästen, däremot konstaterades vid besiktning antydan till vägbank på västra sidan av Nissan.

RAÄ Källeryd 139:1. Uppgift om.

N 6364853 / E 417713 (SWEREF 99 TM).

Nissan 102)
Flottningsplats. Hestraviken, Norra Hestra socken, Gislaveds kommun.

Avlastningsbrygga och iläggningsplats för flottgods. Gjuten platta på Nissans västra sida nedströms vägbron. Flottningsdistrikt V.[290]

N 6364818 / E 417645 (SWEREF 99 TM).

[289] Ritning över Flottningsdistrikten med upplagsplatser för timmer längs Nissan samt anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.
[290] Ritning över Flottningsdistrikten med upplagsplatser för timmer längs Nissan.

Figur 207. Avlastningsramp och iläggningsplats för flottgods vid Hestraviken.
Foto från väst, 2012.

Nissan 103)
Flottningsplats. Nissafors, Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods på Nissans östra sida. Flottningsdistrikt V.[291]

N 6364755 / E 417612 (SWEREF 99 TM). Ungefärligt läge.

Nissan 104)
Järnvägsbro. Mellan Nissafors, Källeryds socken, Gnosjö kommun och Vik, Norra Hestra socken, Gislaveds kommun.

Järnvägsbro byggd 1958. Helsvetsad plåtbalkbro i ett spann med spännvidd på 33 meter. Bron vilar på den gamla brons landfästen av sten.

Järnvägsbron över Nissan i dess utlopp i Vikaresjön vid Nissafors har uppmärksammats av Sven Olof Ahlberg och Bengt Spade i boken **Våra broar – en kulturskatt**. Bron beskrivs ha tekniska och kulturhistoriska värden med sin svetsade konstruktion, ren och kraftfull form samt väl anpassad mot de gamla landfästena av huggen sten.[292]

N 6364599 / E 417530 (SWEREF 99 TM).

[291] Ritning över Flottningsdistrikten med upplagsplatser för timmer längs Nissan.
[292] Ahlberg och Spade 2001, s. 112 f.

Figur 208. Järnvägsbron över Nissan vid Nissafors. Helsvetsad plåtbalkbro i ett spann med spännvidd på 33 meter. Bron vilar på den gamla brons landfästen av sten. Foto från nordväst.

Nissan 105)
Flottningsplats. Hylteån. Norra Hestra socken, Gislaveds kommun.
Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods.

N 6364523 / E 416193 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge.

Nissan 106)
Flottningsplats. Nissafors, Vikaresjön. Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods söder om järnvägsbron på nordöstra sidan av Vikaresjön. Flottningsdistrikt V.[293]

N 6364408 / E 417493 (SWEREF 99 TM). Ungefärligt läge.

Nissan 107)
Stenåldersboplats på Lillö i Vikaresjön, Norra Hestra socken.
Rikligt med flinta har tillvaratagits på ön. Boplatsens utbredning ej fastställd.

RAÄ Norra Hestra 15:1. **Fornlämning.**
N 6364100 / E 416710 (SWEREF 99 TM).

Nissan 108)
Flottningsplats. Eketången, Vikaresjön. Nissafors, Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods. Vikaresjöns sydöstra sida söder om Nissafors.[294]

N 6363337 / E 416974 (SWEREF 99 TM).

[293] Ritning över Flottningsdistrikten med upplagsplatser för timmer längs Nissan.
[294] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.

Nissan 109)
Flottningsplats. Nordvästra sidan av Ålgårdsgölen mellan Södra Gussjö och Vikaresjön. Gränsmark mellan Båraryds och Norra Hestra socknar, Gislaveds kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods.[295]

N 6363183 / E 416021 (SWEREF 99 TM).

Figur 209. Iläggningsplats för flottgods i Ålgårdsgölen mellan Vikaresjön och Södra Gussjö. Foto från nordväst, 2013.

Nissan 110)
Ålfiskeplats. Källeryds socken, Gnosjö kommun. Även Norra Hestra och Båraryds socknar, Gislaveds kommun.

Uppmätningsritning av Källeryds ålfiske mellan Källsjön i norr, (Vikaresjön) och Gussjö i söder. Detaljritning nr 34, avmätt 9 september 1745.[296] Ålfisket ägdes av baron Horn vid Källeryd. Vid tiden för uppmätningen hade fiskeanläggningen sedan länge stått öde.

Anläggning med stenkar med kullersten med mellanliggande stockar.

På ekonomiska kartan från år 1954.[297] och på fastighetskartan benämns gölen mellan Vikaresjön och Södra Gussjö *Ålgårdsgölen*. Lokalt benämns ålfiskeplatsen även Ålgårdsfallet. Här har ålfiske bedrivits även under senare tid.

Ny: RAÄ Källeryd 171. **Uppgift om.**

N 6363107 / E 416256 (SWEREF 99 TM).

[295] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.
[296] Handritade kartverk, Band 4.
[297] Ek Nissafors stn 1954.

Figur 210. Uppmätningsritning (Nr 42) från den 9 september 1745 av Källeryds gamla övergivna ålfiske mellan Källsjön (nuvarande Vikaresjön) och Gussjö. Ritningen upprättad vid utredning angående flottning i Nissan. Fisket var uppbyggt med stenkar fyllda med kullersten och däremellan trästockar (markerat med gult). Se även profilritning av stenkar. Röd streckad linje i mitten markerar planerad flottningslinje förbi ålfiskeanläggningen. Enligt notering på ritningen anges att vid högt vatten utgjorde inte stenkaren något hinder för flottning.[298] Källa: Krigsarkivet.

Nissan 111)
Stockbåt. Norra Hestra socken, Gislaveds kommun.

Fynd av stockbåt i norra delen av Södra Gussjö, i Bommaviken, 60 meter söder om inloppet och tio meter från land. Fyndet gjordes år 1949. Båten togs upp på land. Dess vidare öde är dock okänt. Stockbåten fotograferades i samband med att den påträffades.[299]

Ny: RAÄ Källeryd 172. **Uppgift om.**

N 6362908 / E 416209 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge.

Nissan 112)
Flottningsplats. Södra Gussjö. Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Upplagsplats och irullningsplats för flottgods. Östra sidan av Södra Gussjö.[300]

N 6362367 / E 416161 (SWEREF 99 TM).

[298] Krigsarkivet, Handritade kartverk, Band 4.
[299] Jönköpings läns museum, arkiv.
[300] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.

Figur 211. Upplags- och iläggningsplats för flottgods på nordöstra sidan av Södra Gussjö. Foto från söder, 2013.

Nissan 113)
Flottningsplats. Plätterna, Södra Gussjö. Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Upplags- och irullningsplats för flottgods. Östra sidan av Södra Gussjö.[301]

N 6361798 / E 416124 (SWEREF 99 TM).

Figur 212. Upplags- och iläggningsplats för flottgods på östra sidan av Södra Gussjö. Foto från öst, 2013.

[301] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.

Nissan 114)
Plats med tradition. Båraryds socken, Gislaveds kommun.

Vik i Södra Gussjö benämnd ”Tjärbränningsviken”.

RAÄ Båraryd 162:1. **Övrig kulturhistorisk lämning**.

N 6361630 / E 415746 (SWEREF 99 TM).

Nissan 115)
Flottningsplats. Södra Gussjö. Källeryds socken, Gnosjö kommun.

Upplags- och iläggningsplats för flottgods. Södra viken i Södra Gussjö.[302]

N 6359538 / E 415246 (SWEREF 99 TM).

Figur 213. Upplags- och iläggningsplats för flottgods i Södra viken, Södra Gussjö.
Foto från sydöst, 2013.

Nissan 116)
Boplats. Båraryds socken, Gislaveds kommun.

Förhistoriskt boplatsområde, cirka 50x45 meter stort område på Nissans västra strand. Delundersökt 1997 i samband med brobygge. Datering: mesolitisk och neolitisk tid. Även boplatsindikation från yngre bronsålder och äldre järnålder.

RAÄ Båraryd 246:1. **Fornlämning.**

N 6358655 / E 414324 (SWEREF 99 TM).

[302] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.

Nissan 117)
Flottningsplats. Nissan. Båraryds socken, Gislaveds kommun.

Plats för iläggningsplats, timmersläpp, flottgods. ”Anton i Slätteryds timmerläpp”.[303]

N 6357625 / E 413840 (SWEREF 99 TM).

Nissan 118)
Flottningsplats. Båraryds socken, Gislaveds kommun.

Lastplats och iläggningsplats för flottgods. Åkrök, Nissan södra.
Gräns flottningsdistrikt VI och VII.[304]

N 6356474 / E 413715 (SWEREF 99 TM).

Nissan 119)
Flottningsplats. Båraryds socken, Gislaveds kommun.

Betongramp, 15 meter lång, 1 meter hög.

Avlastningsramp för flottgods och iläggningsplats på Nissans östra sida,
85 meter öster om Nybron. Utmed gamla vägen åt Hagelstorp.

N 6356312 / E 413067 (SWEREF 99 TM).

Figur 214. Avlastningsramp för flottgods utmed Nissan. Foto från söder, 2012.

[303] Platsen anvisad av Lars-Erik Pettersson, Äspås, Hestra.
[304] Ritning över Flottningsdistrikten med upplagsplatser för timmer längs Nissan.

Nissan 120)
Nybron. Båraryds socken, Gislaveds kommun.

Nybron över Nissan, gamla vägen mot Hagelstorp via Stora Bäckshult, tre kilometer norr om Gislaved. Nybron har bedömts som Sveriges främsta representant bland balkbroar av armerad betong. Uppförd 1914, tillhör den första generationens balkbroar i landet. 31,5 meter lång och är uppförd i ett spann. Byggd av AB Skånska Cementgjuteriet för väg 611 över Nissan.

Huvudbalkarna är uppdragna till barriärer, vilka samtidigt utgör räcken, en brotyp som var vanlig på 1910-talet. Bron har försetts med kassettformade utsparningar för att därmed skapa ett lättare intryck. Betongytorna var ursprungligen infärgade i gul kulör som gav ett sandstensliknande utseende. Denna färgsättning är fortfarande skönjbar.

Landfästena har försetts med s.k. nubbsten för att motverka erosion och skador från timmerflottningen som bedrevs på Nissan. Bron byggdes i tid av första världskriget och konstruerades för tunga transporter längs Nissastigen som strategisk kommunikationsled.

Bron har i senare tid asfalterats och förstärkts med sprutbetong i nedre delen. I övrigt är Nybron i original. Den ersattes 1998 av en ny bro knappt tre kilometer längre uppströms i samband med att en ny vägsträckning Hagelstorp till riksväg 26 Nissastigen anlades.

Nybron har betydande byggnads-, teknikhistoriska och samhällshistoriska värden. Bron är förklarad som byggnadsminne i enligt med länsstyrelsebeslut 2010-09-06.[305]

Motsvarande broläge finns markerat på storskifteskarta över Båraryd och Sebjörnarp 1815.[306] Även på karta storskifte Båraryd nr 1-3, 1809[307] På karta 1687 finns markerat och angivet ”Nyebro”. Det är svårt att fastställ dess exakta läge ur denna karta, men det bör ha varit i närheten av nuvarande Nybron.[308]

Övrigt:” Här sägs förr …”stod rikligt med öring i bakvattnet”.

N 6356304 / E 412973 (SWEREF 99 TM).

[305] Länsstyrelsen i Jönköpings län, beteckning 432-8310-2004; Se även Bengt Spades utredning från den 12 mars 2008 i samma ärende.
[306] Båraryd och Sebjörnarp, storskifte, 1815 (1809), akt 06-bår-8.
[307] Båraryd nr 1-3, storskifte, 1809, akt E22-5:1.
[308] Nissaströmmen, avmätning 1687, renovation 1737, akt E41.

Figur 215. Vägbro, Nybron, över Nissan, två kilometer norr om Gislaved.
Bron är byggd år 1914, den representerar en av de första betongbalkbroarna i Sverige.
Bron är till stora delar i originalskick. Byggnadsminnesförklarad 2010.
Foto från sydöst, 2013.

Nissan 121)
Broplats (sentida) med tradition. Båraryds socken, Gislaveds kommun.
Strax intill tidigare badplats och ungefär 450 meter nordöst om Gislaveds norra utfart.

Karl Andersson i Grässkiftet byggde på denna plats en hängbro omkring 1955 för att lättare nå sin lastbil som han körde skrot med och som stod på andra sidan Nissan.[309] Hängbron är numera ersatt av en träbro. Endast i bruk för gående.

N 6354447 / E 412882 (SWEREF 99 TM).

Figur 216. Gångbro över Nissan intill en tidigare badplats i norra utkanten av Gislaved. På 1950-talet anlades här en hängbro vilken senare ersattes med nuvarande träbro. Foto från väst.

[309] Anvisad av Kenneth Olsson, Sjöbo, Båraryd, Gislaved.

Nissan 122)
Plats med tradition (sentida). Båraryds socken, Gislaved i Gislaveds kommun.

På västra sidan av Nissan fanns förr en badplats med hopptorn.

N 6354428 / E 412701 (SWEREF 99 TM).

Nissan 123)
Gislaveds hembygdspark. Gislaved, Båraryds socken.

Gislaveds hembygdspark ligger strax väster om Nissan i norra delen av samhället. Parken vårdas av Gislaveds hembygdsförening och den inrymmer tio byggnader samt en minnessten. Den första byggnaden som flyttades till den nybildade hembygdsgården år 1947 var Bönabo kvarn från Norra Hestra. Kvarnen är från tidigt 1800-tal. Den har kvarninredningen bevarad.

Gislaveds hembygdspark är bedömd som **kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö.**[310]

RAÄ Båraryd 101:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6352659 / E 412428 (SWEREF 99 TM).

Figur 217. Bönabo kvarn från Norra Hestra. Hjulkvarn från 1800-talets början.
Den första byggnad som flyttades till nybildade Gislaveds hembygdsförenings hembygdsgård år 1947.

[310] Jönköpings läns museum och Gislaveds kommun, 1981, område H, s. 86.

Nissan 124)
Gamla järnvägsbron över Nissan i centrala Gislaved, Anderstorpsvägen, Båraryds socken.
Bron är byggd omkring år 1900 i stålkonstruktion som balkbro med stående parabelformade fackverk. Enligt inventering av de 17 500 broar som Trafikverket förvaltar återstår motsvarande tre i original i landet representerande de första järnvägsbroarna med liknande konstruktion.
Järnvägslinjen gick mellan Gislaved och Reftele via Gyllenfors, Anderstorp, Lövås, Nennesmo. Invigd 1901. Banan byggdes ut mot Hestra på 1920-talet och denna sträcka invigdes 1925. Persontrafiken lades ner 1962 och godstrafiken 1969. Järnvägsbron används av fotgängare och cyklister.

N 6351807 / E 412543 (SWEREF 99 TM).

Figur 218. Gamla järnvägsbron i Gislaved, bevarad efter att järnvägen avvecklades 1969. Byggd för järnvägslinjen Gislaved-Reftele som invigdes 1901. Foto från öst.

Nissan 125)
Gamla marknadsplatsen i Gislaved. Gislaved, Båraryds socken.

Marknad i Gislaved är känt från 1626.[311]
Platsen motsvaras idag av korsningen Danske vägen och Nygatan vid åbron och intill Nissan.

Marknadsplatsen finns markerad på karta från år 1690 över Västbo härad vid vägmötet på Nissans västra sida intill Gislaveds bro.[312] Här möttes bland annat Nissastigen och landsvägen österut åt Nennesmo. Karta från år 1829 ”Rågångarna vid Gislaveds marknadsplats” visar marknadsbodar vid gamla landsvägen väster om Nissan.
På laga skifte kartan över Gislaved 1857 synes marknadsbodarna ha utökats och brett ut sig en bra bit norrut längs landsvägen.[313]

Utanför Gislaveds Industrimuseum är en marknadsbod uppställd.

RAÄ Båraryd 102:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6351670 / E 412264 (SWEREF 99 TM).

[311] Rydén 1972, s. 95.
[312] Geografisk karta Västbo härad, 1690, akt E35.
[313] Gislaved, storskifte, 1857, akt 06-bår-32.

Figur 219. Utsnitt ur karta från år 1829 som visar marknadsbodar på Nissans västra sida intill gamla landsvägen markerade inom infälld blå ellips. Kartan visar också garveri utmed ån, smedja och kvarnar längre nedströms samt Gyllenfors bruk. (Infälld N-pil).

Nissan 126)
Plats för garveri (borttaget). Gislaved, Båraryds socken.

Garveri markerat på karta1829 strax norr om gamla åbron på Nissans västra sida.[314]
Se kartutsnitt Nissan 125.

RAÄ Båraryd 242:1. Förstörd.

N 6351623 / E 412365 (SWEREF 99 TM).

[314] Rågångar omkring Gislaveds marknadsplats, 1829, akt 06-bår-17.

Nissan 127)
Broläge. Gislaved, Båraryds socken.

Otydliga och svårbedömda stenfundament vilka eventuellt kan vara äldre brofästen, synliga på ömse sidor av Nissan intill nuvarande brofästen. Omkring fyra meter lång stenrad av tuktade stenar synliga längs nordvästra sidan av ån. På motsatt sida skymtar sten som också kan utgöra äldre brofästen. Osäkert.

Broplats med namn. Finns i en rad historiska kartor. Den äldsta kartan anvisar *Gislaveds bro*, (Nr 32) 1686. Noterat på karta geometrisk avmätning Nissaström.[315]

N 6351569 / E 412332 (SWEREF 99 TM).

Nissan 128)
Kvarnar (borttagna) i Nissan. Gislaved, Båraryds socken.

Längs ett av Nissans större fall i åns övre lopp i Gislaved där senare Gyllenfors Järnbruk anlades fanns tidigt flera kvarnar. År 1443 omnämns **ena qwærn som heter Gislawith.**[316]

På karta Geografisk avmätning av Nissan 1687 finns kvarnar inritade med uppgifter om såväl kvarntyp som ägare: **Nr 27** på kartan utvisar en enfotakvarn tillika med kvarngården som utvisas med samma nummer, byggd av kroggården i Gislaved. Nr 28: Enfotakvarn tillhörig salig Oxehuvuds arvingar. **Nr 29:** Enfotakvarn till Hult.
Den var enligt kvarnkommissionens protokoll från 1697 i första hand en husbehovskvarn, men kunde vid behov mala åt andra. **Nr 30:** Sågkvarn och mjölkvarn uti ett hus. Brukas av sätesgården Segerstad. Anläggningen låg på åns östra sida uppströms landsvägsbron. **Nr 31**: Torpet där sågaren bor.

Här fanns år 1687 fyra kvarnar, varav en inrymdes i samma byggnad med en sågkvarn. På utredningskartan 1687 gällande Nissans farbarhet beskrivs strömmen här som stark med berg och flathällar som gick brant över ån och med stora stenar vilka inte kunde undanröjas om man sökte göra passagen framkomlig för båt.[317]

Från kungliga kvarnkommissionens protokoll år 1697 föreligger en skiss över kvarnfallen vid Gislaveds by med kvarnarna inritade.[318] Kvarnarna på västra sidan samt Hallaryds kvarn och såg på östra sidan betecknades i kvarnkommissionens protokoll från år 1697 som uråldriga eller gamla.[319]

I protokoll inför anläggandet av Gyllenfors Bruk år 1742 omnämns mjölkvarnarna och sågen som befintliga anläggningar. Detaljritning från den 6 och 7 september 1745 gällande prospektering för timmerflottning visar i detalj brukets anläggningar samt befintliga kvarnar.

315 Nissaströmmen, avmätning 1687, renovation 1737, akt E41.
316 Agertz 2008, s. 95.
317 Lantmätarens notering på karta 1687 (Nr 32), akt E 41.
318 Rydén 1972, s. 91.
319 Nissan, avmätning 1687, renovation 1737, akt E41; Rydén 1972, s. 90 ff.

Karta storskifte Gislaveds utmark från år 1786 visar i strömmen band annat tre kvarnar och en såg. Hallaryds kvarn eller Gislaveds valskvarn var den sista i bruk bland kvarnarna i strömmen.

Området för kvarnar ingår i RAÄ Båraryd 241:1.

N: 6351409/ E 412329 (SWEREF 99 TM). Generell position.

Figur 220. Utsnitt ur Geografisk avmätning av Nissan 1687. Kartan utvisar tre enfotakvarnar samt en såg- och mjölkvarn i samma byggnad.
27: Enfotakvarn till Gislaveds kroggård. **28**: Enfotakvarn till Oxehuvuds arvingar. **29**: Enfotakvarn till Hult.
30: Sågkvarn och mjölkvarn i ett hus, hör till Segerstad. **32**: Gislaved bro.

Figur 221. Utsnitt ur karta storskifte på Gislaveds bys utmark 1786.[320]
Kartan utvisar en såg, tre kvarnar, hammarsmedja till Gyllenfors och två fördämningar.
Därtill syns läget för den gamla landsvägsbron över Nissan med väg åt Ölmestad. (Infälld N-pil).

[320] Storskifte på Gislaveds bys utmark, 1786, akt E22-8:1.

Nissan 129)
Hallaryds kvarn. Borttagen. Gislaved, Gyllenfors, Båraryds socken.

Eventuell rest av dess stengrund omedelbart nedanför västra dammfästet. Stödplintar i betong för borttagen vattentub.

Hallaryds kvarn låg på västra sidan av Nissan nedanför dammfästet och strax uppströms remfabriken (se Figur 50). Kvarnen flyttades år 1843 från östra till västra sidan av Nissan. Den fanns i bruk på 1600-talet och Hallaryds kvarn och såg finns omnämnda 1697 angående den skatt som ålagts verksamheterna.
Kvarnen lär ha byggts om från enfotakvarn till hjulkvarn i början av 1800-talet. Senare drevs den med elektricitet. Siste mjölnaren var Sven Carlsson som drev kvarnen fram till år 1957 då den avvecklades 1 november nämnda år och revs för att Gummifabriken behövde få tillgång till markområdet.
Kvarnen var tillbyggd 1934 och samma år installerades nytt kvarnverk. Byggnaden hade fyra våningar.[321] Kvarnens utrustning bestod enligt inventarieförteckning innan rivningen av bland annat en dubbel valsstol, en plansikt, en spetsmaskin, en utsädesrensare, ett stenpar, en havrekläm, en säckkärra, samt fem elmotorer som drivit kvarnen.[322]

Kvarnplatsen skyltad. Mer ingående uppgifter om kvarnbeståndet i Gislaved finns utrett av Josef Rydén i Gislaveds historia.[323]

Hallaryds kvarn ingår i RAÄ Båraryd 241:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6351426 / E 412296 (SWEREF 99 TM). Plats för Hallaryds kvarn.

Figur 222. Möjligen är detta del av grunden efter Hallaryds kvarn.
Nedanför dammfästet på Nissans västra sida. Ovanpå grunden finns en informationstavla om kvarnen.
Kvarnen var i bruk fram till 1957. Därefter revs den. Foto från söder.

[321] Themar 2015, s 151 ff.
[322] Arkivhandlingar Gislaveds Industrimuseum, Svenska Gummifabriks Aktiebolag: Maskin- och inventarieförteckning 1957-09-01.
[323] Rydén 1972, s. 150 ff. och arkivhandlingar Gislaveds Industrimuseum.

Nissan 130)
Fynd av flintyxa. Gyllenfors, Gislaved, Båraryds socken.

Tunnackig flintyxa hittad vid grundgrävning sydväst om gamla gummifabriken (under smedjegolv?) nära Nissan.

RAÄ Båraryd 133:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6351369 / E 412354 (SWEREF 99 TM).

Nissan 131)
Gyllenforsdammen. Gislaved, Båraryds socken.

Nuvarande damm hör till Gyllenfors kraftstation vilken byggdes 1936 för att bland annat försörja Gislaved Gummi med elektricitet. Fallhöjd nio meter. Tidigare dammanläggning har funnits här för drift av kvarnar och Gyllenfors järnbruk.

N 6351531 / E 412292 (SWEREF 99 TM).

Figur 223. Gyllenforsdammen, Gislaved. Foto från nordväst, 2012.

Nissan 132)
Plats för Gyllenfors järnbruk. Borttaget. Gislaved, Båraryds socken.

Område med äldre järnindustriverksamhet, inom cirka 300x325 meter. Inga ovan mark synliga lämningar bevarade. Överlagrad av sentida industribyggnader. Järnslaggförekomst i Nissan. Gyllenfors järnbruk. Privilegier utfärdades 1743 för en masugn, en stångjärns-hammare med två härdar. Masugnen anlades på åns östra sida, ungefär 80 meter nedanför åbron och 15–20 meter strax uppströms de redan befintliga kvarnarna. För att skapa tillräcklig stark strömkraft till vattenhjulet anlades en damm mittför masugnen och en drygt 16 meter lång vattenhjulsränna till vattenhjulet.

Stångjärnssmedjan anlades ungefär sju meter nedanför Hults kvarn, den som låg längst i söder på östra sidan. Kvarnen fick dock flyttas något och byggdes då samtidigt om till en större hjulkvarn.[324]

Intill stångjärnssmedjan (26x17 ½ alnar stor) fanns förutom kvarnarna blåshjulshus, kolhus, en mindre handsmedja, kvarnstall och brädbod. Masugnen flyttades 1780 till Härydsån. På dess gamla plats anlades senare en manufaktursmedja med en knipp- och en spikhammare.[325] Järnsmidesverksamheten varade fram till 1880-talets senare hälft.

RAÄ Båraryd 241:1**. Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6351428 / E 412455 (SWEREF 99 TM). Generell koordinat.

Figur 224. Utsnitt ur detaljritning över Gyllenfors järnbruk. Uppmätningsritning daterad 6 och 7 september 1745.[326] Ritningen visar det nyanlagda bruket med anläggningar och projekterad masugn. Nederst är profil av fall och dämningar med deras glaciner.

Ritningens huvudsyfte var att visa prospekteringsåtgärder för planerad timmerflottning, med förslag på flottväg, röd streckad linje **(a-i**) efter djupet och vidare genom fördämningar med glaciner. Släta hällar i strömfåran som inte utgjorde hinder för flottning **(c-g).**

Ovanför **(a**) skulle flottarna skiljas åt och stockarna föras genom strömfallet stock för stock för att sedan hopsättas.

b) projekterad ny hålldamm; **h)** Befintlig "färdig fördämning". Allt med motsvarande ljus gul färg är befintliga, anlagda anläggningar; **k)** Direktör Kamitz logemente; **l)** Torpare under bruket; bondgårdar; **m**) Bondgårdar under bruket; **n**) Hammarsmedernas logementen; **o)** en projekterad masugn; **p)** Kronokvarn som arrenderas; **q. r.)** Hammarsmedja och Järnbod; **s.t.)** "Gislave" Kronokvarn och två bondeskvaltor; **u)** Bondgårdar.

Observera N-pilens riktning. Källa: Krigsarkivet.

[324] Rydén 1972, s. 157 f.
[325] Rydén 1972, s. 166 f.
[326] Handritade kartverk, Band 4.

Nissan 133)
Glasbruk. Gislaved, Gyllenfors. Båraryds socken.

År 1850 bildades Gyllenfors AB med glastillverkning, inledningsvis med satsning på fönsterglas. Glashyttan låg mellan Nuvarande Bruksgatan och Nissans ävja och i närheten anlades bland annat en kalkugn samt vedlada. Sliperiet drevs med vattenkraft med transmission från det knappt sju meter höga fallet i Nissan. År 1890 lades produktionen av fönsterglas ner. År 1892 såldes hela bruksegendomen och år 1896 såldes ånyo bruket, denna gång till det nybildade Svenska Gummifabriks AB. Åren 1899 och 1902 inregistrerades ånyo glasbrukstillverkning, men efter en brand 1903 lades verksamheten ned.

RAÄ Båraryd 283. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6351450 / E 412436 (SWEREF 99 TM)

Nissan 134)
Svenska Gummifabriks AB. Gislaved, Bårayds socken.

Åren 1895–1896 övergick Gyllenfors Järnbruk i Svenska Gummifabriks AB i Gislaved. Under senare år bedrevs specialiserad tillverkning av bildäck med det tyska företaget Continental AG som siste ägare. Fabriken lades ned år 2002. Industrilokalerna omvandlades till industrihotell.

N 6351381 / E 412405 (SWEREF 99 TM). Generell koordinat.

Figur 225. Industribyggnader till före detta Gummifabriken i Gislaved.
Foto från väst, 2012.

Nissan 135)
Remfabrik. Gislaved, Båraryds socken.

Fabriksbyggnad uppförd 1935 som ersatte en äldre industribyggnad av trä. Sedan 1893 tillverkades läderremmar för kraftöverföring. Produktionen inriktades senare på framställning av läderskaft till bland annat gummikängor och senare togs varor fram för sadelmakeri, arbetshandskar, sulläder, portfölj- och reseeffektläder samt sportartiklar Tillverkningen upphörde 1955. Därefter användes fabrikslokalerna av Gummifabriken för tillverkning av olika produkter fram till 2002 då fabriken lades ner. Gamla remfabriken från 1935 som nu inhyser Gislaveds Industrimuseum är en av Gislaveds äldsta industribyggnader.

N 6351352 / E 412283 (SWEREF 99 TM).

Nissan 136)
Gislaveds Industrimuseum. Gislaved, Båraryds socken.

Gislaveds Industrimuseum visar gummi-, läder-, plast-, och verktygsindustrin i Gislaveds kommun. Museet bildades 1998 och är inrymt i gamla Remfabriken. ”Vi spar från gårdagen, visar för dagen och bevarar för framtiden” är en fin devis som står att läsa på Industrimuseets informationstavla utanför museet.

N 6351352 / E 412283 (SWEREF 99 TM).

Figur 226. Gislaveds Industrimuseum. Museum för gummi-, läder-, plast-, och verktygsindustrin i Gislaveds kommun. I förgrunden är en marknadsbod uppställd. Höger därom står bakvalsen till en maskin som användes vid blandningsprocessen till gummiprodukter.
Foto från norr, 2013.

Nissan 137)
Flottningsränna. Gislaved, Båraryds socken.

Flottningsränna belägen i Nissafallet vid Gyllenfors, vid gamla gummifabriken och intill Gyllenfors kraftstation. Rännan användes mest för flottning av massatimmer till pappersbruket Hylte Bruks AB, den enda i sitt slag i Nissan i Jönköpings län. Denna ränna är från år 1936, den nyuppfördes samtidigt som kraftstationen byggdes.

Dessförinnan har här funnits flottningsränna i olika generationer, år 1910, uppges en föregångare till nuvarande ränna ha blivit underminerad vid grävning för gummifabrikens nya turbin-insättning.[327]

Genom fördämningen är en sex meter lång, 1,4–1,8 m bred intagstrumma som flottningstimret passerat igenom ut i en flottningsränna av trä, bevarad upp till cirka 50,65 meters längd. Rännan är numera kapad ungefär i linje med intilliggande Gyllenfors kraftstations sydvästra hörn. Härifrån har den varit ytterligare cirka 46 meter lång, men har rivits vid olika tillfällen.

Senast på 2000-talet kapades 20 meter av rännans då nedersta delen skadats vid hög vattenföring. Dess underrede finns dock kvar i form av järnbalkar på fundament. Rännan är byggd med spontad plank med utåtlutande plana sidor och botten och invändigt är den erosionsskyddad av ett extra lager plank. Rännan ligger i en vagga med sparrar vilka är låsta med järnbultar och fastbultade på stomme av järnbalkar av I-typ, i 5–8 meters längder. Norra delen av rännan vilar på betongfundament. Ett av dessa fundament är sammangjutet med kraftstationsbyggnaden.

I söder där flottningsrännan är borttagen finns järnbalkar kvar, vilka vilar på äldre fundament av timrade kistor av rundtimmer fyllda med sten. Här finns också rester efter en ännu äldre generation stenkistor. Järnslaggförekomst under rännans nedre södra del.

På järnbalkarna finns korrosionsskador och träränna plank och syllar är ställvis rötangripna. En åtgärdsplan från år 2002 med förslag på åtgärder för restaurering av flottningsrännans då bevarade del har upprättats av Bengt Spade, Industriminnesbyrån.[328]

Kulturhistoriskt värdefullt minnesmärke över flottningsepoken i Nissan.

Ny: RAÄ Båraryd 486. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6351388 / E 412341 (SWEREF 99 TM).

Figur 227. Flottningsrännan i Nissan i centrala Gislaved. Foto från sydväst, 2013.

[327] Arkivhandlingar, Norra Hestra hembygdsförening, brev daterat 24 januari 1910.
[328] Länsstyrelsen i Jönköpings län, beteckning 434 -13722-2.

Figur 228. Detalj av flottningsrännans konstruktion vid Gyllenfors.
Rännan ligger i vaggor med sparrar fastbultade i längsgående stålbalkar som vilar på betong-plintar längs kraftstationens västra vägg. Foto från sydöst, 2013.

Figur 229. Detalj av flottningsrännan.
Rännan är byggd av spontad plank med ett av plankor byggt erosionsskydd utmed sidorna.
Foto från sydöst, 2013.

Figur 230. Vaggan till flottningsrännan är i dess nedre del borttagen. Underredet i form av stålbalk vilar på stenkistor av rundtimmer, fyllda med sten. Längre uppströms (mot N) är istället betongfundament.Dessa är sammanbyggda med Gyllenfors kraftstation. Foto från sydöst, 2013.

Nissan 138)
Gyllenfors vattenkraftstation. Gislaved, Båraryds socken.

Gyllenfors kraftstation är byggd 1935–1936, anlagd på Nissans östra sida. Den försåg Gislaveds Gummifabrik med elektricitet. Den ersatte en äldre kraftstation som var förlagd på åns västra sida och som revs efter att den nya installerats. Svenska Gummifabriks AB hade anlagt ett kraftverk i Nissan redan 1898 för belysning till industrin och för elektricitet till maskindrift. Åren 1904–1919 levererade Gummifabriken även elektricitet till föreningar, privatbostäder och gatubelysning i Gislaveds municipalsamhälle.[329]

Kraftstationen från 1936 såldes av KF år 2001 till Gislaved Energiring AB, ett dotterbolag till kommunala Gislaved Energi AB.[330] Gyllenfors kraftstationen är utrustad med en vertikal propellerturbin, en s.k. Kaplan turbin. Turbinen förses med drivvatten längs en ungefär 35 meter lång ståltub med nio meters fallhöjd. Turbinen har en maxeffekt av 1250 h k r. Årligen produceras ur Nissans vattenkraft 6. 000. 000 kWh. Medelflödet vid kraftstationen är 14,7 m^3/s.[331]

N 6351396 / E 412343 (SWEREF 99 TM).

[329] Themar 2005, s. 96 ff.
[330] Themar 2005, s. 132.
[331] http://www.gislavedenergi.se

Figur 231. Gyllenfors vattenkraftstation i bakgrunden med dess ståltub som för drivvattnet till turbinen. Till höger syns flottningsrännan. Foto från nordväst, 2013.

Nissan 139)
Flottningsplats. Gislaved, Båraryds socken.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods på Nissans östra sida. Flottningsdistrikt VII.[332]

N 6350377 / E 412263 (SWEREF 99 TM). Ungefärligt läge.

Nissan 140)
Fyndplats, flintdolk. Reftele socken, Gislaveds kommun.

Fyndplats intill Ängåns utlopp i Nissan. Fynd av handtagsdel till flathuggen flintdolk och en spets till flathuggen flintdolk. Ängåns flöde rinner här norrut in i Nissan. Dess upprinningsområde är Intagsmossen väster om Reftele och därifrån slingrar sig ån vidare knappt tio kilometer i nordlig riktning till Nissan.

RAÄ Reftele 78:1. **Övrig kulturhistorisk lämning**.

N 6344353 / E 410553 (SWEREF 99 TM).

[332] Ritning över Nissans flottningsdistrikt med upplagsplatser.

Nissan 141)
Naturbildning med namn och tradition. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Naturbildning med namn och tradition, Essge Håla. En större grop, ca 15 meter i diameter och 3–4 meter djup omedelbart väster om Nissan. Enligt tradition tillflyktsplats vid orostider.

RAÄ Villstad 218:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6343796 / E 408499 (SWEREF 99 TM).

Nissan 142)
Flottningsplats. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods.[333] Flack åker väster om Nissan.

N 6343753 / E 408449 (SWEREF 99 TM).

Nissan 143)
Hälsokälla. Villstad Brunn. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Vid Nissans strand finns lämningar i form av betongfundament efter det borttagna badhuset till Villstad Brunn och badanstalt. En brunnsbyggnad är anlagd över huvudkällan.

Villstad Brunn och badanstalt. Kurort (1852–1933). Villstad Brunn etablerades som brunns- och kurort år 1852. Källan finns omnämnd tidigare av Carl von Linné i en redovisning från 1734. Linné omnämner källan som en av femton av honom kända källor så kallade ”surbrunnar”. Hälsokällan var känd och nyttjades således långt innan den mer organiserade brunnsrörelsen tog vid. Den finns bland annat markerad och benämnd som ”Mineralkälla” på Storskifteskarta över Villstads kyrkby 1814 ungefär 60 meter öster om Nissan.[334]

Sedvänjan att dricka brunn avtog på 1920-talet och verksamheten vid Villstad Brunn lades ned 1933 och byggnaderna revs eller flyttades. Huvudkällan är stensatt och överbyggd med ett brunnshus. Källan är fodrad med ett järnrör som leder vattnet mot nordnordväst. Ytterligare en källa, stensatt, ca en meter i diameter och täckt med ett trälock finns intill. Brunnsöverbyggnaden är uppförd av Esaias Johansson.

Platsen är väl skyltad av Villstads hembygdsförening/Västbo härads Fornminnesförening.

RAÄ Villstad 13:1. **Övrig kulturhistorisk lämning**.

N 6342096 / E 407317 (SWEREF 99 TM).

[333] Uppgift från fastighetsägaren.
[334] Storskifte, Villstads kyrkby, 1814, akt 06-vil-18; RAÄ Villstad 13:1.

Figur 232. Villstad Brunn. Foto från sydöst.

Nissan 144)
Plats med tradition. ”Badahusviken”. Villstad Brunn i Villstad socken, Gislaveds kommun.

Viken i Nissan intill Villstad Brunn benämndes förr Badahusviken efter det badhus som fanns här.

N 6342223 / E 407223 (SWEREF 99 TM).

Nissan 145)
Färgeri, vadmalsstamp senare snickerifabrik (borttagna). Kappeled, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Inga lämningar bevarade.

Vid brofästet vid Kappeled har funnits färgeri med vadmalsstamp. Färgeriet anlades omkring år 1841 vid Villstad Prästgårds kvarndamm på Kappeledssidan. En vadmalsstamp tillkom några år senare. År 1860 såldes anläggningarna, landfästen och den ström i Nissan som tillhörde Kappeledssidan till fabrikören J.R. Loméll, Gislaved.[335] Omkring 1870 lades driften vid färgeriet ned. I lokalerna etablerades ett möbelsnickeri.[336] Omkring 1920 upphörde den småindustriella verksamheten vid Kappeled.

Informationsskylt uppsatt av Villstads hembygdsförening/Västbo härads Fornminnesförening. Skylten står vid Kappeledsvägen strax innan vägkorset vid bron.

N 6342233 / E 407001 (SWEREF 99 TM). Generellt läge.

[335] Kappeled, avsöndring, 1862, akt 06-vil-1775.
[336] Träff 1973, s. 170 f; Informationsskylt på platsen.

Figur 233. Utsnitt ur karta laga skifte Kappeled 1857.
På Kappeledssidan, norra sidan av Nissan, har funnits färgeri med vadmalsstamp, snickeri och tråddrageri. Sågplan angivet i kartan längs åns nordvästra sida, uppströms bron. På södra sidan är Villstad Prästgårds kvarn och såg. (Kartan vänd mot norr. Infälld N-pil).

Nissan 146)
Träbro över Nissan vid Kappeled. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Träkonstruktion med snedsträvor i rundtimmer. Brobana av träplank. Träräcken. Nuvarande bro är till stora delar uppförd som dess föregångare. Enda vägbron i sitt slag över Nissan i Jönköpings län.

N 6342209 / E 406992 (SWEREF 99 TM).

Figur 234. Träbro över Nissan vid Kappeled. Foto 2012.

Nissan 147)
Fyndplats. Kappeled, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Fynd av flinta nära Nissan. Lämpligt boplatsläge östsydöst om fyndplats. Flera till Nissan strandbundna boplatsindikationer med flintfynd på nivån 145–150 meter över havet finns dokumenterade i Villstads socken.

RAÄ Villstad 261:2. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6342205 / E 406976 (SWEREF 99 TM).

Nissan 148)
Plats för Kappeleds såg, borttagen. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Inga synliga lämningar.

En enbladig såg uppfördes på 1820-talet.[337] Framförallt sågades takspån till väggbeklädnad och tak till kyrkor. Senare installerades cirkelsåg och en ny turbin installerades 1908 för drift av sågen och snickeriet. Sågen var i drift till omkring 1919.

Kulturhistorisk informationsskylt om småindustrierna i Kappeled är uppsatt av Villstads hembygdsförening/Västbo härads Fornminnesförening. Skylten står vid Kappeledsvägen strax innan vägkorset vid bron.

N 6342233 / E 406966 (SWEREF 99 TM).

Nissan 149)
Kappeleds kraftstation, borttagen. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Inga lämningar bevarade.

Vid Kappeled anlades en kraftstation 1910. Vattentillförseln reglerades genom dammluckor. Mellan turbin och generator var remdrift. Kraftstationen levererade ström till färgeriet och bl.a. till gårdarna i Kappeled och Mulakull samt till ålderdomshem och telestation. År 1945 inköpte Skeppshults bruk AB vattenrätten och övertog därmed anläggningen.[338]

N 6342230 / E 406950 (SWEREF 99 TM). Ungefärligt läge.

[337] Träff 1973, s. 156.
[338] Nordin 1995, s. 35 f.

Nissan 150)
Kappeleds Tråddrageri och Spikfabrik. Lämning. Kappeled, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Lämning i form av husgrund av betong och sten, 14 x 6 meter, i betesmark, på Nissans norra sida mellan Kappeledsvägen och ån.

Kappeleds Tråddrageri och Spikfabrik startade 1914. Maskinerna drevs med stållinor via vattenkraft. Verksamheten utvecklades positivt och vid fabriken fanns 10–12 anställda. Tidvis tillverkades drygt ett ton spik dagligen. 1917 omvandlades fabriken till Aktiebolag. I början av 1920-talet drabbades företaget av dålig lönsamhet och verksamheten lades ned.

Informationsskylt uppsatt av Villstads hembygdsförening/Västbo härads Fornminnesförening. Skylten står vid Kappeledsvägen strax innan vägkorset vid bron.

RAÄ Villstad 159:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6342307 / E 406921 (SWEREF 99 TM).

Figur 235. Lämningar efter Kappeleds Tråddrageri och Spikfabrik. Nissan i bakgrunden. Foto från nordöst, 2013.

Nissan 151)
Villstad Prästgårds kvarn samt såg (borttaget). Villstads socken, Gislaveds kommun.

Lämning av kvarnsten enligt RAÄ Fornsök. Ej återfunnen vid besiktning av platsen. I övrigt finns inga synliga lämningar efter kvarn eller såg.

På åns södra sida, fanns kvarn ägd av Villstad Prästgård. Från år 1629 finns uppgift om skattläggning av kvarnen.[339] På karta geografisk uppmätning av Nissaström 1678 (1737) (Figur 22, Nr 25) står skrivet att: **...en kvarn till prästgården uti Villstad, dammen är merendels över hela ådren**.[340]
Kvarnen skattsynades bland annat åren 1697, 1733, 1763.

[339] Villstads hembygdsförenings arkiv med hänvisning till Riksarkivet, Rannsakningar och Skattläggningar kvarnar, Serie 2, 1629.
[340] Nissaströmmen, avmätning 1687, renovation 1737, akt E41.

År 1697 beskrivs den i Rannsakningar av kvarnar som odalkvarn med underfall.
Med odalskvarn avses sedan gammal tid existerande, större vattendriven kvarn som utgjorde en skatteenhet för sig själv och således var särskilt upptagen i jordeböckerna och som hade rättighet att emot tull förrätta den sädes-förmalning som erfordrades inom ett visst område.[341]

År 1690 byggdes ny damm som förstärktes med tre stenkistor, vilken dock året därpå spolades bort av vårfloden. År 1743 reparerades kvarnen, 1747 spolades dammen bort ånyo, 1745 byggdes nytt kvarnhus, 1753 skar ån ut 2/3 av dammen, 1755 skadades dammen, 1756 eldhärjades kvarnen. Vid kvarnsyn 1765 befanns kvarnen uppbyggd och dammen var i gott skick. Kvarnen var då utrustad med två stenpar vilka drevs med var sitt vattenhjul.[342]

Vattenfallet var 1,35 meter högt. Nissan lämnade drivkraft året om. Kvarnen arrenderades ut 1917 och genomgick större ombyggnad 1917–1918 (1919) till tre våningar. Kvarnverket byggdes ut med tre par stenar Vattenhjulsdriften ersattes med turbiner. Ett kraftverk anlades och firman Villstad kvarn, Såg och Elverk bildades. Sågen, en så kallad nickesåg, lades ned år 1919. [343]

Sågverksamhet har dock förekommit senare. År 1928 såldes verksamheten till Skeppshults Tråddrageri AB/Skeppshults Bruk AB. Den siste mjölnaren hette Enar Lundkvist. År 1949 upphörde verksamheten på grund av fallförändringar i Nissan genom utbyggnad av Ågårdsforsdammen. Skeppshults Bruk AB, ägare av Ågårdsforsdammen löste ut vattenrätten i Villstadsfallet. Verksamheterna Villstads kvarn, såg och elverk avvecklades och dammen sprängdes 1950.[344] Inga synliga lämningar. En kvarnsten är förtecknad i Fornsök.

Villstads kvarnfall, kvarn och fördämning uppmätt i samband med utredning om timmerflottning på detaljritning nr 42, 5 september år 1745.[345] På karta rågångsåtgärd Sännäs, Isberga 1812 finns ”Såg och Qvarn” noterat på kartan samt ett vattenhjul och fördämning inritat.[346]
På karta storskifte Villstads kyrkby 1813 är kvarn inskrivet på kartan med en kvadratisk och en rektangulär byggnad inritad med vattenhjul och vattenhjulsränna samt fördämning över ån.[347]

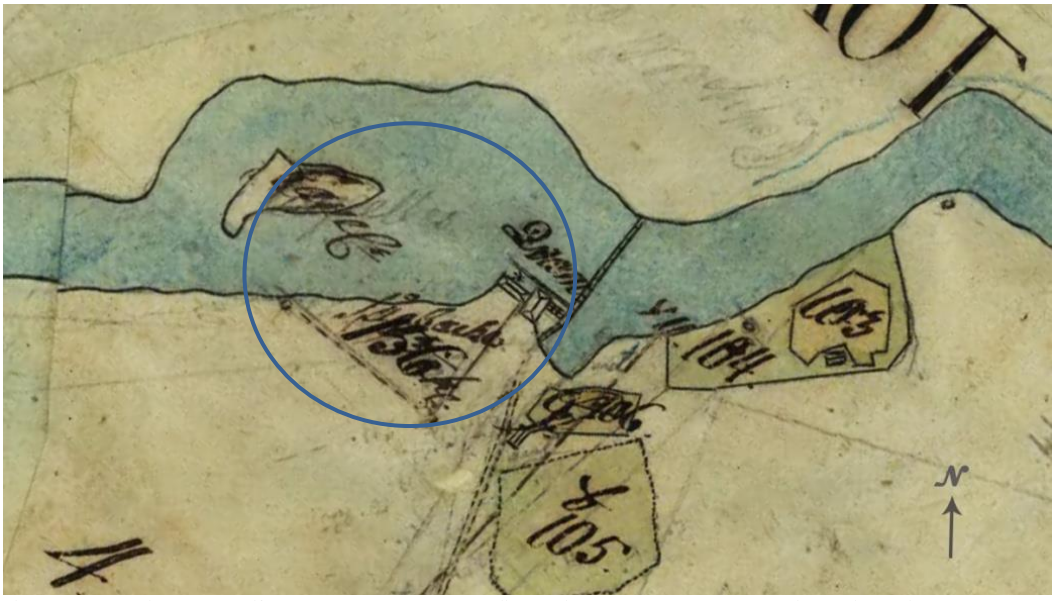
”Villstads qvarn” står att läsa på storskifteskarta över Kappeled 1815 med kvarnbyggnad inritad.[348] ”Villstads Qvarn och Såg” har av lantmätaren noterats på karta laga skifte Kappeled 1857. På kartan är en rektangulär byggnad med vattenhjul inritad.[349] När sågen anlades är oklart.

Villstads kvarn finns dokumenterad på svart-vit smalfilm. Troligen upptagen runt 1940. Filmen visar framförallt miljön och arbetet i och vid kvarnen med bland annat malning av mjöl. Därtill visas sågning av timmer.[350]
Informationsskylt om kvarnen och Kappeleds småindustriområde är uppsatt av Villstads hembygdsförening/Västbo härads Fornminnesförening. Skylten står vid Kappeledsvägen strax innan vägkorset vid bron.

RAÄ Villstad 261:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**
N 6342173 / E 406925 (SWEREF 99 TM).

341 SAOB
342 Träff 1973, s. 154 ff.
343 Winning, 1940, s. 232, Nordin 1995, s. 12.
344 Nordin 1995, s. 35.
345 Handritade kartverk, Band 4.
346 Sännäs, Iserga, rågångsåtgärd, 1812, akt 06-vil-13.
347 Villstad nr 1-2, storskifte på utmark/utägor, 1813, akt E125-59:2.
348 Kappeled nr 1, storskifte på inägor, 1815, akt E125-25:1.
349 Kappeled, storskifte, 1857, akt 06-vil-61.
350 Filmen finns utlagd på YouTube av Jönköpings läns museum den 2 juli 2012, Jm 506.

Figur 236. Geometrisk uppmätningsritning Villstad kvarn, uppmätt 5 september 1745 (Nr 32).[351] Ritningen upprättad vid utredning angående flottning i Nissan. Den utvisar **h**: Villstad prästgårds kvarn. **c**: Kvarnfördämning. Streckad röd linje **a**-**b** utvisar lämplig flottlinje i ån. Längst ned på ritningen är profil av dämmet. Observera norr är nedåt på ritningen. Källa: Krigsarkivet.



Figur 237. Utsnitt ur storskifteskarta daterad 1813 över Villstads kyrkby. Kartutsnittet visar Villstad Prästgårds kvarn, med fördämning och bro. På kartan strax nedströms kvarnen står "Sågbacke" angivet på kartan. Se infälld blå cirkel. I kartförteckningen finns även "Qvarnbacken" angivet.[352] (Infälld N-pil).

[351] Krigsarkivet, Handritade kartverk, Band 4.
[352] Villstads kyrkby, storskifte, 1814, akt 06-vil-18.

Nissan 152)
Villstads kraftstation (borttagen). Villstads socken, Gislaveds kommun.

Inga lämningar bevarade.

Villstads kraftstation anlades i Villstads kvarn 1917–1918 av John Johansson som arrenderade kvarnen och sågen av Villstads pastorat. Den första turbinen var en Francis från Brefvens Bruk, Kilsmo. Till turbinen var en 3-fas generator 380V, 20 kVA kopplad. År 1923 inköptes en ny turbin på 50 hkr. Produktionen beräknades per år till 55 000 kWh åren 1929-1934. Från 1935 till dess avveckling 1949 var produktionen lägre på grund av ändrad vattenföring i Nissan. Kraftstationen försörjde bland annat Villstad med elektricitet.[353]

N 6342173 / E 406925 (SWEREF 99 TM).

Nissan 153)
Broläge. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Inga lämningar synliga vid besiktning.

Äldre broläge över Nissan. Troligen samma läge som anges på karta 1687 där en enklare bro är inritad över ån, angiven som *Gångespång* (nr 24). Läget finns även markerat på karta rågångsåtgärd Sännäs och Isberga 1812 och på karta storskifte Villstads kyrkby 1814. [354] Hit ledde enligt kartorna en stig som avvek från huvudvägen och som ledde förbi gravfältet (RAÄ Villstad 42:1) ned till ån och till bron. Gångbron häröver bestod enligt Uno Träff av en så kallad ”stockbro” som flöt på vattnet – och som bestod av vid varandra fastnaglade timmerträn, vilka vid landfästena var förankrade med kättingar. Denna typ av bro var ungefär en meter bred och var försedd med räcke på ena sidan. Intill landfästet på åns västra sida låg en backstuga som 1797 benämndes ”Stockatorpet”. Namnet ändrades på 1800-talet till ”Stockebo”.[355]

N 6341605 / E 406096 alternativt N 6341676 / E 406151 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge.

Nissan 154)
Villstads sockencentrum. Gislaveds kommun.

Samlad bebyggelsemiljö med 1700-talskyrka, prästgård, manbyggnad, klockargård, kyrkstallar, tidigare skola. Fossil åker med terrasserade åkerytor, gravfält, vägmöte.

Kyrka, prästgård, klockaregård inritade på karta 1687.[356] Två höggravfält från yngre järnålder samt område med fossil åker med tegar och röjningsrösen. Fornlämningsområdena skyltade. Ett av gravfälten ligger utmed Nissans östra sida på flack sandplatå som genomskärs av brant och djup åravin där ån stillsamt meandrar.

Utvärderad kulturhistorisk miljö, nr 24, i kulturhistorisk utredning för Gislaveds kommun.[357]
Naturvårdsområde, Villstads naturreservat, omfattar byn med jordbruksmarker.
Riksintresse för kulturmiljövård, nr 2, Jönköpings län.[358]

[353] Nordin 1995, s. 33.
[354] Sännäs, Isberga, rågångsåtgärd, 1812, akt 06-vil-13; Villstads kyrkby storskifte, 1814, akt 06-vil-18.
[355] Träff 1973, s. 118.
[356] Nissaströmmen, avmätning 1687, renovation 1737, akt E41.
[357] Jönköpings läns museum och Gislaveds kommun, 1981, område nr 26, s. 67.

RAÄ Villstad nr: 42:1, 47:1-3, 48:1, 157:1, 203:1-2, 205:1-2, 292:1-2, 300:1, 352:1, 403, (204:1).

N 6340911 / E 406293 (SWEREF 99 TM). Generell koordinat.

Figur 238. Villstad. Gravfält (RAÄ Villstad 42:1) yngre järnålder.
Bestående av 22 högar anlagda på en flack sandplatå intill en åkrök vid Nissans norra och östra sida.
Gravfältet ingår i riksintresse för kulturmiljövården.
Villstads sockencentrum, Gislaveds kommun. Foto från öst, 2012.

Figur 239. Kyrkstallar (RAÄ Villstad 205:1) 50 meter öster om Nissan i Villstads kyrkby, Gislaveds kommun.
Ingår i Riksintresse för kulturmiljövård, nr 2 Jönköpings län.
Foto från sydväst, 2013.

[358] Länsstyrelsen i Jönköpings län, 1996, nr 2, sid. 9 ff.

Nissan 155)
Flottningsplats. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Upplagsplats och iläggningsplats för flottgods på åns västra sida. Flottningsdistrikt VIII.[359]

N 6340499 / E 405860 (SWEREF 99 TM). Osäkert läge

Nissan 156)
Broplats. Villstad, Gislaveds kommun.

Broplats med lång tradition. 450 meter nedströms nuvarande bro. Brofästen i kallmurad sten, 5x3 meter, 1–2 meter höga.

På motsvarande plats är bro över Nissan markerad och benämnd **Villstads bro** på karta år 1687. Noteras även som ”Willstads Stora åbro öfver Nissan” 1726.[360] Väg och bro finns markerade på motsvarande plats på storskifteskarta Villstads kyrkby 1814.[361] Den senaste bron var i bruk fram till omkring 1912 då den bedömdes ha tjänat ut och ersattes med en ny bro 450 meter längre uppströms[362] där även nuvarande bro är förlagd.
Den gamla bron revs och dess stödfundament i ån lär senare ha sprängts bort då dessa hindrade flottningen.

Vid gamla åbron i Villstad fanns ett ålderdomligt vägmöte. Här sammanströmmade den gamla kyrkvägen och häradsvägen, del i det urgamla öst-västliga vägstråket från Värnamo vilken längs Forsheda och Reftele markeras med flera runstenar. Här knöts Nissastigen också samman med vägar västerifrån – från Burseryd och Sandvik och med förgreningar från Västergötland.
Utmed bron på åns östra sida låg ett fattighus.[363]

Det gamla broläget ingår delvis i riksintresse för kulturmiljövården, nr 2.

RAÄ Villstad 204:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6340360 / E 405770 (SWEREF 99 TM).

[359] Ritning över flottningsdistrikten längs Nissan i Jönköpings län.
[360] Högakull nr 1, Avmätning, 1726, akt E125-20:1.
[361] Villstads kyrkby, storskifte 1814, akt 06-vil-18.
[362] Träff 1973, s. 118.
[363] Villstads prästgård och klockaregård, mätning, 1783, akt 06-vil-4.

Figur 240. Plats för gamla Villstads bro som tjänade ut 1912.
Ersattes med en ny, hundra meter uppströms, där nuvarande bro är förlagd.
På bilden ses brofundamentet på Nissans östra sida. Ålderdomlig broplats.
Foto från sydöst, 2103.

Nissan 157)
Uppgift om marknadsplats. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Angivet ”Marknadsplats”, ”undantag af mark för allmänt behof” omedelbart öster om Nissan på Fållinge Ågårds mark, strax söder om fastighetsgränsen till Rosendal på karta Hemmansklyvning 1872.[364] Den avstyckade marken är samfälld mark idag. Av allt att döma togs markområdet aldrig i bruk för angivet ändamål.

N 6338767 / E 405630 (SWEREF 99 TM).

Figur 241. Utsnitt ur karta Hemmansklyvning Fållinge Ågård 1872.
Rosa markområde markerat med **a** är undantaget till marknadsplats öster om Nissan. (Infälld N-pil).

[364] Fållinge Ågård, hemmansklyvning, 1872, akt 06-vil-95, se även akt s. 23.

Nissan 158)
Järnåldersgrav. Åtterås, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Domarring, sju meter i diameter med sex klumpstenar. Lågt läge, 1,5 meter över Nissans yta. Fornlämningen belägen intill en ävja omedelbart väster om Nissan.

RAÄ Villstad 55:1. **Fornlämning.**

N 6338454 / E 405431 (SWEREF 99 TM).

Nissan 159)
Fyndplats för flinta. Ågårdsfors. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Lösfynd av flintartefakter samt boplatslägen i åkermark omedelbart väster om Nissan inom cirka 50x20 meter stort område.

RAÄ Villstad 307:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6337986 / E 405380 (SWEREF 99 TM).

Nissan 160)
Fördämning/damm. Ågårdsfors, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Damm utbyggd 1948 för Ågårdsfors kraftstation. Fallhöjd 3,2 meter.[365] Nissans åfåra ändrades när fördämningen byggdes. Dammvallens överbyggnad är också vägöverfart för mindre fordon över Nissan. Spår av åns tidigare östligare strömfåra syns i området vid Ågårdsfors kvarn.

N 6337871 / E 405379 (SWEREF 99 TM).

Nissan 161)
Ågårdsfors vattenkraftstation. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Ågårdsfors kraftstation byggd 1948–1949, i drift 1949.[366] Anlagd på Nissans västra sida.
En Kaplanturbin, effekt 490 kW. Normal produktion är 1,8 GWh/år. Dammfallets höjd är 3,2 meter.[367] Ägs av Skånska Energi Vattenkraft AB. [368] Mindre vägpassage över fördämningsmuren.

N 6337857 / E 405364 (SWEREF 99 TM).

[365] Widmark 2002, bil 1.
[366] År 1945 anges som byggnadsår på Skånska Energis hemsida. Nordin 1995, s. 36 anger byggnadsår 1948-1949 och togs i drift 15 oktober 1949.
[367] Widmark 2002, bil 1.
[368] Skånska Energis hemsida. https://vattenkraft.info/?id=1362

Figur 242. Ågårdsfors kraftstation. Foto från sydöst, 2012.

Figur 243. Turbin i Ågårdsfors kraftstation. Kaplanturbin tillverkad i Karlstad.

Nissan 162)
Flottningslämning. Ågårdsfors, Villstads socken, Gislaveds kommun.

I fördämningen till Ågårdsfors vattenkraftstation finns en gjuten utloppsränna för flottgods.

N 6337872 / E 405387 (SWEREF 99 TM).

Nissan 163)
Järnslagg. Ågårdsfors, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Järnslagg nedströms fördämning i strandkant på åns östra sida. Flera järnslaggbitar av smidesslaggkaraktär, hittades vid besiktning. I området har enligt uppgift från lokalboende funnits spiksmedja och tråddrageri.

N 6337851 / E 405400 (SWEREF 99 TM).

Figur 244. Järnslagg i östra strandkanten nedströms Ågårdsforsdammen vid kraftstationen.

Nissan 164)
Fördämningsmur, lämning. Ågårdsfors kvarn. Villstads socken, Gislaveds kommun.

Lämning av fördämning i betong med bland annat fundament till utskov, bevarad upp till cirka 30 meters längd på Nissans östra sida. Reglering till Ågårdsfors kvarn och kraftverk som byggdes till kvarnen år 1913.

N 6337822 / E 405415 (SWEREF 99 TM).

Figur 245. Gamla betongfördämningen med fundament till utskov till Ågårdsfors kvarn med kraftverk. Foto från norr 2012.

Nissan 165)
Ågårdsfors kvarn. Ågårdsfors, Villstads socken, Gislaveds kommun.
Kvarn med tre par stenar anlades med fördämning åren 1851–1853. 1905 genomgick kvarnen ombyggnation. Kvarnbyggnaden är numera tömd på det mesta av inredningen. Vid Ågårdsfors fanns även en såg.

En tillbyggnad som inrymde en kraftstation uppfördes omkring 1908. Denna byggdes ut år 1913. Belysningsenergi levererades till gårdar och industrier. Anläggningen såldes 1922 till Skeppshults Tråddrageri.[369]

N 6337820 / E 405457 (SWEREF 99 TM).

Figur 246. Ågårdsfors kvarn med tillbyggnad för kraftverk. Foto från väst, 2012.

[369] Nordin 1995, s. 36.

Figur 247. Ågårdsfors kvarn. Foto från öst, 2012.

Nissan 166)
Uppgift om småindustrier. Ågårdsfors, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Spiksmedja och tråddrageri har funnits vid Ågårdsfors. Inga synliga byggnadslämningar.

N 6337867 / E 405466 (SWEREF 99 TM) Osäker positionsangivelse. Generellt läge.

Nissan 167)
Villstads hembygdsgård, Smålandsstenar, Villstads socken.

Villstads hembygdsgård, Villstads hembygdsförenings hembygdsgård i Smålandsstenar, intill Nissans västra sida, strax intill bygdens stora domarringsgravfält. Hembygdsparken innefattar sju ditflyttade byggnader, bland annat Röshultsstugan, en högloftsstuga från omkring 1778.

I hembygdsgården inryms museum med arkiv, textilrum samt rum med 1900-talsföremål. I parken finns tre kvarnstenar uppställda samt redskap från flottningsepoken i Nissan.

RAÄ Villstad 200:1. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6337665 / E 405012 (SWEREF 99 TM).

Figur 248. Flottningsredskap utställda intill Nissan i Västbo hembygdspark.
Foto från nordväst. Nissan skymtar i bakgrunden.

Nissan 168)
Gravfält. Smålandsstenar, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Gravfält från äldre-mellersta järnåldern omkring Kr f–450 e Kr. En av Smålands mer kända fornlämningsplatser. Har gett namn till tätorten Smålandsstenar. Gravfältet består av fem domarringar med vardera 4–20 resta stenar och en rest sten. Anlagt på flack sandmark ett hundra meter väster om Nissan. Tidigare hette platsen Skäppekullen efter en backstuga som senare benämndes Smale stenar (1805), stenarna på fårbetesmarken.

Namnet Smålands stenar tillkom omkring 1820 på initiativ av prosten Daniel Nordin i Villstad som uppmärksammade platsen.[370] Platsen med stenarna kom då att betraktas som den i sitt slag ”förnämsta i Småland”. Den var förr, liksom idag, ett populärt utflyktsmål. Hit åkte bland annat brunnsgästerna från Villstad Brunn i slutet på 1800-talet- och början av 1900-talet. De erbjöds att besöka ”ett i sitt slag enastående fornminne”.

Gravfältet medtaget som kulturhistoriskt värdefullt område i kulturhistorisk utredning för Gislaveds kommun.[371]

RAÄ Villstad 52:1. **Fornlämning.**

N 6337618 / E 404952 (SWEREF 99 TM).

[370] Agertz 2008, s. 200 f. Avser årtal och ortnamn.
[371] Jönköpings läns museum och Gislaveds kommun, 1981, nr 22, s. 65.

Figur 249. Smålands stenar, domarringsgravfält vid Villstads hembygdsgård i Smålandsstenar. Foto från sydväst, 2103.

Nissan 169)
Broplats. Smålandsstenar, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Brofästen (sentida) på ömse sidor av Nissan. Lämningar efter bro. På västra sidan av ån är fundament med stenkista och trästockar med nedstuckna pålar närmast ån. Fem meter bred stenkant mot ån, 2 meter synlig längd, 1,2 meter hög. Brofästet ansluter till vägbank, ca 15 meter lång. På östra sidan syns motsvarande lämning med en vägbank som leder ned till ån. Lämningen på östra sidan ej granskad.

Vägpassage med bro på motsvarande plats över Nissan syns på ekonomiska kartan, Villstad, 1953.[372]

Ny: RAÄ Villstad 410. **Övrig kulturhistorisk lämning.**

N 6337070 / E 404943 (SWEREF 99 TM).

[372] Ekonomiska kartan Villstad 1953, akt JI33-5d8b56.

Figur 250. Brofästen i åkanten utmed Nissans östra sida, Smålandsstenar. Stenkistor och nedslagna pålar. En vägbank leder ned mot ån. Motsvarande finns på västra sidan. Foto från nordväst.

Nissan 170)
Upplagsplats för flottgods. Smålandsstenar, Villstads socken, Gislaveds kommun.

"Barkabacken" utgörs idag av ett markområde väster om Nissan söder om järnvägsbron i Smålandsstenar. Där lagrades bland annat så kallade pitprops – gruvstöttor, vilka i stora mängder exporterades till England.

N 6336617 / E 404867 (SWEREF 99 TM).

Nissan 171)
Stenåldersboplats. Svenshult, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Inom ett 200x50–70 meter stort område i odlingsmark, på västra sidan av Nissan har drygt tvåhundra flintor, såväl bearbetade som redskapsavfall tillvaratagits vid odlingsarbete. Flintorna består av skrapor, sticklar, spån, kärnor, avslag, splitter, skrapor, m.m. Fyndmaterialet är blandat och dateras preliminär till senmesolitikum samt tidig – mellanneolitikum.[373]

RAÄ Villstad 354:1. **Fornlämning.**

N 6333258 / E 402127 (SWEREF 99 TM).

[373] Jönköpings läns museum, inv. nr. 43.488.

Figur 251. Flintfynd, kärnor, påträffade vid jordbruksarbete på fastigheten Svenshult, Villstads socken. RAÄ Villstad 354:1.

Figur 252. Flintfynd, skrapor, påträffade vid jordbruksarbete på fastigheten Svenshult, Villstads socken. RAÄ Villstad 354:1.

Figur 253. Flintavfall från redskapsframställning påträffade vid jordbruksarbete på fastigheten Svenshult, Villstads socken. RAÄ Villstad 354:1.

Nissan 172)
Damm. Skeppshult, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Kraftstationsdamm, Bölarydsdammen, regleringsdamm, anlagd 1920.[374]
”Bölaryd Västra”. 2,8 meters fallhöjd.
Tidigare reglerades här vattenkraften för drift av kvarn och såg.

Gjuten ränna/trumma för flottgods genom fördämningen.

N 6332409 / E 402373 (SWEREF 99 TM).

Figur 254. Bölarydsdammen, Skeppshult. Foto från nordväst.

Nissan 173)
Bölaryds såg, Skeppshult, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Bölaryds såg anlades i slutet på 1700-talet. År 1797 erhöll ägaren till Bölaryds kvarn tillstånd att anlägga ett sågverk.[375] Sågen, kvarnen och fallet i Nissan inköptes senare av Skeppshults Bruk på 1910-talet. Såghuset har successivt byggts till, dess äldsta delar utgörs av byggnad närmast ån. Byggnaden är numera tömd på maskinell utrustning. Senast har reparationsarbeten utförts hösten 2011. Såg- och kvarnmiljön vårdas av Bölaryds kvarnförening. Se även Börjesgårds rapport angående utförd byggnadsantikvarisk kontroll vid reparationsarbeten hösten 2011.[376]

Sågbyggnaden ingår i kulturhistoriskt värdefull miljö, gamla industrimiljön till Skeppshults Bruk, utvärderad i kulturhistorisk utredning för Gislaveds kommun samt utvärderad av länsstyrelsen i Jönköpings län som **kulturhistorisk industrimiljö** vars bransch representerar **kontinuitet (klass 2).**[377]

N 6332409 / E 402351 (SWEREF 99 TM).

[374] SMHI, Svenskt dammregister, 1994, sid 54 f.
[375] Nordin 1995, s. 14.
[376] Börjesgård 2012; Träff 1973, s. 175 f.
[377] Jönköpings läns museum och Gislaveds kommun, 1981, nr 21, s. 64; Länsstyrelsen i Jönköpings län 1998, nr 16, s. 56.

Figur 255. Bölaryds kvarn och såg. Kvarnbyggnaden är den ljusare röda fristående byggnaden till vänster. Sågbyggnader till höger. Foto från öst, 2013.

Nissan 174)
Bölaryds kvarn. Skeppshult, Gislaveds kommun.

År 1692 erhöll Jakob Andersson, Bölaryds Gästgiverigård, tillstånd att uppföra en mjölkvarn vid Nissafallet i Bölaryd. Kvarnen skattlades 1697 med en skäppa säd. Vid besiktningstillfället befanns dammen vara utrasad av vårfloden som hade fört fördämningen med sig drygt tio meter nedströms. Kvarnen finns noterad i en skiss i Kvarnkommissionens handlingar, där den avbildats med ett vattenhjul på Nissans västra sida, Bölarydssidan.[378] Kvarnen eldhärjades 1736 och brann då ned till grunden. Den blev dock återuppförd strax därefter. Vid skatteläggning 1765 anges skatten till ¼ tunna spannmål. Under 1830-talet insattes ett stenpar till.

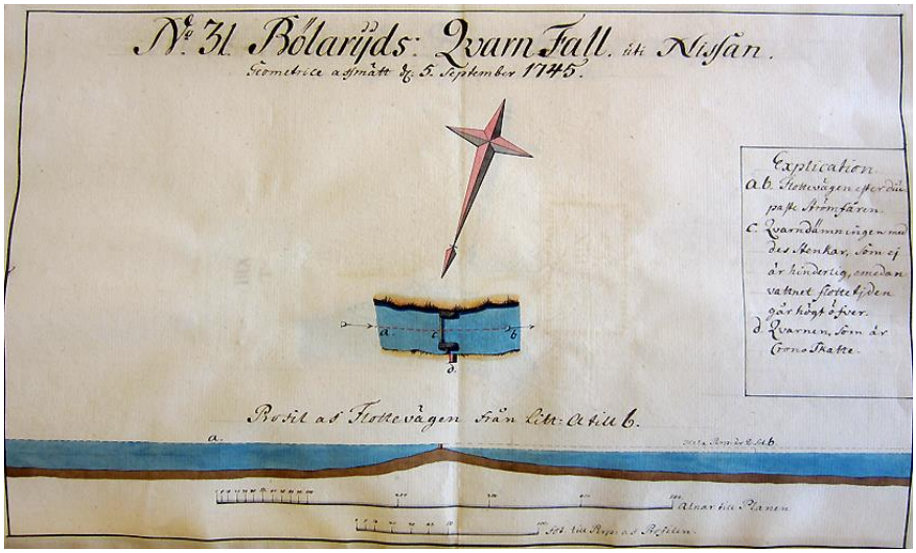
Kvarnen finns inprickad bl.a. på storskifteskarta över Fållinge 1786.[379] Bölaryds kvarn och såg samt fallet i Nissan inköptes av Skeppshults bruk på 1910-talet. Vattenhjulet ersattes med en turbin om 200 hkr med drivkraft från Nissan. Bölaryds kvarn tillbyggdes 1928 till tre våningar och ett nytt kvarnverk fanns på plats 1937. Kvarnverket består av tre par stenar, en dubbel valsstol samt rensverk.[380]

Kvarnen restaurerades i slutet på 1990-talet och kunde efter att den avvecklats år 1959 åter för första gången köras år 2002. Inredningen med kvarnverk är bevarat. Kvarnen drivs med elektricitet. Den förevisas för allmänheten. Kvarn- och sågmiljö vårdas av Bölaryds kvarnförening.

N 6332380 / E 402337 (SWEREF 99 TM).

[378] Nordin 1995, s. 14, 76.
[379] Fållinge, Storskifte 1786. Akt E 125-13:1. Kvarnen finns även på
[380] Winning 1940, s. 188. Handlingar från Bölaryds kvarnförening.

Figur 256. Bölaryds kvarn. Foto från nordväst, 2013.



Figur 257. Bölaryds kvarnfall, kvarn och fördämning. Detaljritning nr 31 avmätt 5 september 1745. Ritningen upprättad vid utredning angående flottning i Nissan.[381] **a-b**) Röd, streckad linje utvisar flottväg. **c**) Kvarndämme av stenkar. **d**) Bölaryds kvarn, kronoskattekvarn. Dammprofil nedtill på ritningen.

Observera N-pilens riktning. Källa: Krigsarkivet.

Nissan 175)
Skeppshults Bruk AB. Industrimiljö. Villstads socken, Gislaveds kommun.

En stolsfabrik etablerades under en kortare tid i slutet på 1890-talet. Fabriken var i bruk fram till 1904 då den eldhärjades och brann ner till grunden. Hela lagret med torrt virke och 200–300 dussin färdiga stolar blev lågornas rov. Fabriken blev aldrig återuppbyggd.[382]
År 1901 startades produktion av liar i Bölaryd med Nissans vattenfall som drivkraft.

[381] Handritade kartverk, Band 4.
[382] Börjesgård 2012.

Verksamheten hade tidigare varit förlagd i Gislaved, men där fanns inte tillräckligt med vattenkraftkraft för att driva verksamheten. 1908 installerades två nya turbiner för drift av liefabrikationen. 40 olika typer av liar tillverkades, främst för försäljning inom landet.

De berömda s.k. AXLIARNA gick på export bl.a. till Amerika. Liefabrikationen lades dock ned omkring 1926 på grund av minskad efterfrågan.[383] År 1919 inköpte Skeppshults tråddrageri AB Bölarydsfallet med Bölaryds kvarn och såg samt den kraftstation som då fanns på plats.[384]

Åren 1919–1920 uppfördes en ny kraftstation. Ett tråddrageri etablerades och 1922 tillkom spiktillverkning. År 1928 ändrades namnet på bruket till Skeppshults Bruk AB.[385] En ny byggnad för spikfabriken uppfördes i rött tegel 1942. Bruket framställde även brädor vid sågen. Bruket var i drift fram till år 2000.

Industrimiljön Skeppshult bruk är utvärderad i kulturhistorisk utredning för Gislaveds kommun[386] samt utvärderad av länsstyrelsen som kulturhistorisk industrimiljö representativ för bransch med kontinuitet (klass 2).[387]

N 6332343 / E 402391 (SWEREF 99 TM). Generell koordinat.

Figur 258. Industrimiljön f.d. Skeppshults bruk på åns östra sida. Foto från sydväst.

Nissan 176)
Vattenkraftstation, Skeppshult, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Östra Kalsets vattenkraftkraftstation uppförd i början av 1900-talet på Nissans östra sida. Kraftstationen var utrustad för likström med en generator som levererade ström till industrin och gårdar i Skeppshult.
År 1919 såldes verket till Skeppshults Tråddrageri AB.[388] Kraftstationsbyggnaden är bevarad, delar av verkets maskinutrustning är dock utplockad.

383 Träff 1973, s. 175.
384 Nordin 1995, s. 39.
385 Nordin 1995, s. 36.
386 Jönköpings läns museum och Gislaveds kommun, 1981, nr 21, sid 64.
387 Länsstyrelsen i Jönköpings län, 1998, nr 16, s. 56.
388 Träff 1973, s. 293; Nordin 1995, s. 39.

N 6332385 / E 402386 (SWEREF 99 TM).

Figur 259. Gamla vattenkraftstationen.
Foto från väst.

Figur 260. Interiör med generator i den äldre kraftstationen i Bölaryd.

Nissan 177)
Vattenkraftstation, Skeppshult, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Bölaryds vattenkraftstation uppförd åren 1919–1920. Den försåg bruket och industrierna med elkraft. Kraftstationen ägs idag av Skånska Energi AB. Verkets intags- och utloppskanal renoverades år 2012. Två Francisturbiner. Normalproduktion uppgår till 1,5 GWh/år.[389]

N 6332372 / E 402347 (SWEREF 99 TM).

Figur 261. Bölaryds kvattenkraftstation samt Bölaryds kvarn och såg. Foto från öst.

[389] http:/www.skanska-energi.se

Figur 262. Bölaryds kraftstation uppfört år 1919—1920. Foto från söder.

Figur 263. Interiör Bölaryds kraftstation, Skeppshult.

Nissan 178)
Flottningslämning, Bölaryd, Skeppshult, Villstads socken, Gislaveds kommun.

Genom fördämningsmuren i Bölarydsfallet finns en gjuten ränna för flottgods.

N 6332383 / E 402376 (SWEREF 99 TM).

Figur 264. Ränna för flottgods genom fördämningen vid Bölaryd, Skeppshult.
Foto från väst.

Figur 265. En och annan så kallad "dykare", sjunket flottgods, har förts med strida strömmar till vattenkraftstationens fördämning i Bölaryd. Bölaryds såg i bakgrunden. Foto från öst.

Nissan 179)
Uppgift om flottning. Flottning markerat på uppmätningskarta över Nissan år 1687. Från södra Villstads socken; från Bölaryds kvarn vidare in i Långaryds socken till Färgaryd förekom flottning på Nissan. På kartan har lantmätaren markerat sex områden där ved flottades längs den drygt två mil långa sträckan. Nr 11 enligt kartan: **Utvisar varest allmogen däromkring brukar till att flotta ved och är intet hinder i vägen.**[390]

N 6331984 / E 402376 (SWEREF 99 TM). Generell position.

Figur 266. Den "glänsande" Nissan i stilla färd ut ur Jönköpings län.

Figur 267. Nissans utlopp i Laholmsbukten i Halmstad. Foto från norr.

[390] Nissaströmmen, avmätning 1687, renovation 1737, akt E41.

SAMMANSTÄLLNING ÖVER INVENTERADE OCH KARTLAGDA OBJEKT.

Nissan nummer	Objekt	Socken/ RAÄ socken med nummer	Antikvarisk bedömning	Ny RAÄ	Kulturhistorisk[391]/ Industrihistorisk[392]/ Riksintresse[393] Byggnadsminne[394]	Utvärderat Kultur Aqua
1	Nissa Källa	Månsarp 213	Källa med tradition	X		
2	Broplats					
3	Torvtäkt					
4	Brofästen/Vägbank	Angerdshestra 131	Övrig kulturhistorisk lämning	X		I
5	Bro	Angerdshestra 130	Övrig kulturhistorisk lämning	X		
6	Kvarnlämning	Angerdshestra 127	Fornlämning.	X		I
7	Kvarnlämning	Angerdshestra 128	Övrig kulturhistorisk lämning	X		II
8	Broläge	Angerdshestra				
9	Stenvalvsbro	Angerdshestra 32:1	Fornlämning			III
10	Såglämning	Angerdshestra 129	Övrig kulturhistorisk lämning	X		IV
11	Såglämning	Angerdshestra 126	Övrig kulturhistorisk lämning	X		V
12	Kvarnplats	Angerdshestra 189	Uppgift om	X		
13	Såglämning	Angerdshestra 125	Övrig kulturhistorisk lämning	X		VI
14	Stenvalvsbro	Angerdshestra 27:1	Fornlämning			VII
15	Kvarn/(såg)lämning	Angerdshestra 124	Övrig kulturhistorisk lämning	X		VIII
16	Naturformation/ Getarygg	Mulseryd/ Angerdshestra				
17	Passage/Vadställe	Mulseryd				
18	Passage/Vadställe	Mulseryd				
19	Kvarnlämning	Angerdshestra 272	Övrig kulturhistorisk lämning	X		IX
20	Jära sågdamm				Ingår i kulturhistorisk värdefullt objekt (1989 nr 88); Kulturhistoriskt intressant industrimiljö, klass 1, nr 19.	X
21	Jära vattensåg/ Hembygdsgård	Mulseryd 155:1	Övrig kulturhistorisk lämning		Kulturhistorisk värdefullt objekt (1989 nr 88); Kulturhistoriskt intressant industrimiljö, klass 1, nr 19.	X
22	Stenvalvsbro	Mulseryd 20:1	Fornlämning			XI
23	Stenvalvsbro	Mulseryd 20:2	Fornlämning			XI

[391] Jönköpings läns museum, Kulturhistorisk utredning Landsbygdsdelen, Jönköpings kommun 1989; Jönköpings läns museum, Kulturhistorisk utredning, Gislaveds kommun, 1981.
[392] Länsstyrelsen i Jönköpings län, Kulturhistoriska Industrimiljöer, 1998.
[393] Länsstyrelsen i Jönköpings län, Kulturmiljövårdens Riksintressen, 1996.
[394] Länsstyrelsen i Jönköpings län, ärendebeteckning 432-8310-2004.

24	Kvarnlämning	Mulseryd 273	Övrig kulturhistorisk lämning	X		XII
25	Fördämning, lämning	Mulseryd				
26	Broplats	Mulseryd				
27	Hålväg	Mulseryd 177:1	Fornlämning			
28	Sågplats	Mulseryd 638	Uppgift om	X		
29	Brolämning	Mulseryd 374	Övrig kulturhistorisk lämning.	X		
30	Damm. Uppgift om	Bottnaryd				
31	Vägbankar	Mulseryd 145:1 /Bottnaryd 420:1	Bevakningsobjekt.			XIII
32	Stenvalvsbro	Mulseryd 18:1 /Bottnaryd 318:1	Fornlämning.			XIII
33	Vägbank	Bottnaryd 475	Övrig kulturhistorisk lämning	X		XIII
34	Vägbank	Bottnaryd 476	Övrig kulturhistorisk lämning			XIII
35	Broplats, vägbank	Mulseryd 201:1/Bottnaryd 421:1	Övrig kulturhistorisk lämning			XIII
36	Jordvallar	Mulseryd				
37	Såglämning/Damm vall	Mulseryd 240:1 /Bottnaryd 350:1	Övrig kulturhistorisk lämning			
38	Broplats	Mulseryd/Bottnaryd				
39	Flottningsplats	Mulseryd/Bottnaryd	Övrig kulturhistorisk lämning	X		
40	Broläge	Mulseryd				
41	Flottningsplats	Mulseryd				
42	Broläge	Mulseryd/ Norra Unnaryd				
43	Flottningslämning	Mulseryd 275	Övrig kulturhistorisk lämning	X		
44	Flottningsplats	Mulseryd 274	Övrig kulturhistorisk lämning	X		
45	Wallgårda gamla bytomt	Norra Unnaryd 32:1, 61:1, 70:1, 111:1	Fornlämning/Bevak-ningsobjekt/ Övrig kulturhistorisk lämning		Kulturhistorisk värdefull miljö (1989 nr 48); Riksintresse kulturmiljövården, nr 64.	
46	Spaafors järnbruk/lämning	Norra Unnaryd 99:1	Övrig kulturhistorisk lämning			XIV
47	Kolugn, lämning	Norra Unnaryd 202	Övrig kulturhistorisk lämning	X		XIV
48	Broplats?	Mulseryd 687	Övrig kulturhistorisk lämning	X		XIV
49	Fördämningsmur, lämning	Norra Unnaryd 203	Övrig kulturhistorisk lämning	X		XIV
50	Stångjärnssmedja?	Norra Unnaryd 201	Övrig kulturhistorisk lämning	X		XIV
51	Kraftverk	Norra Unnaryd				XIV
52	Spaafors såg	Norra Unnaryd			Kulturhistoriskt intressant industrimiljö,	XIV

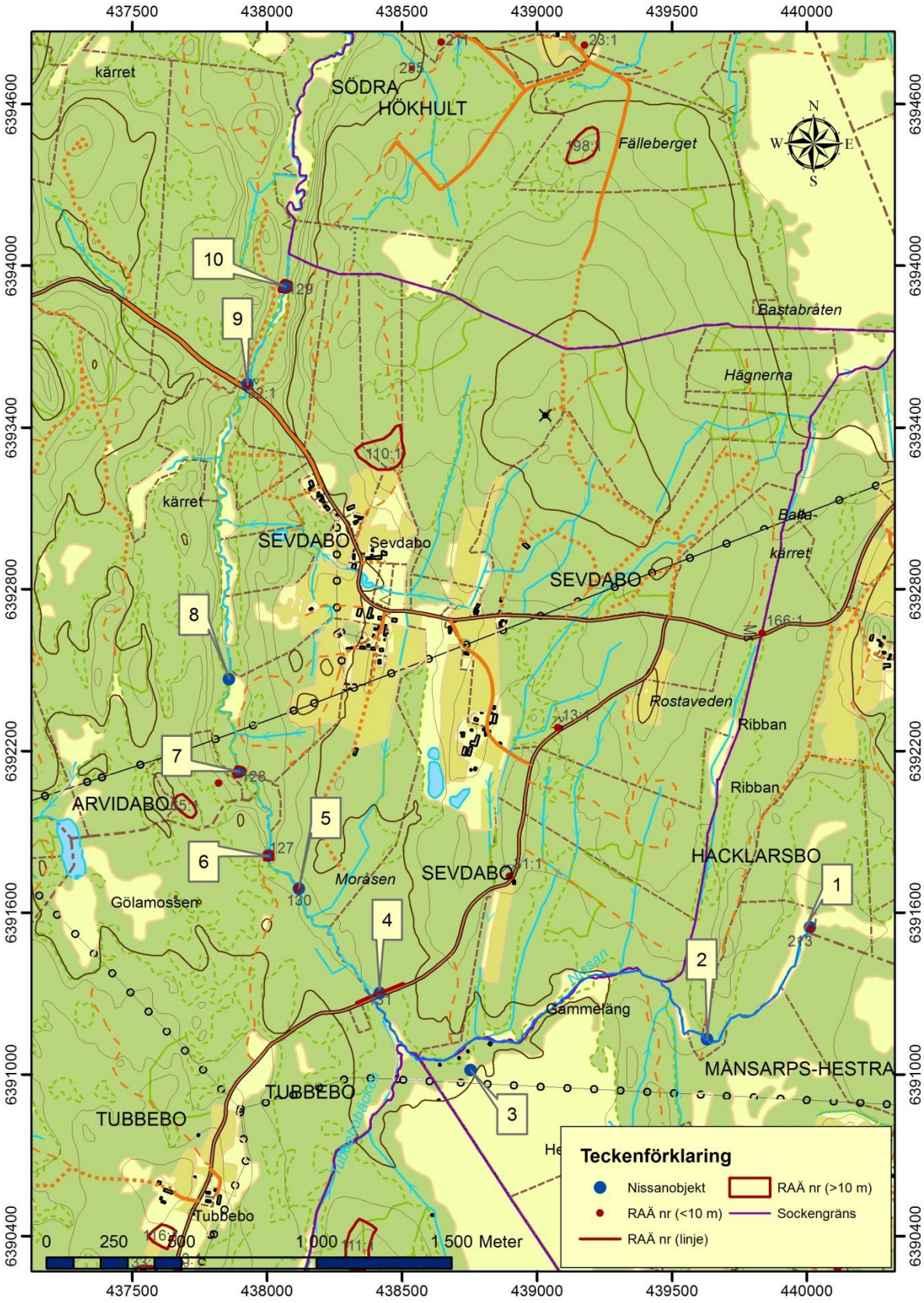
					klass 1, nr 23.	
53	Kvarnplats?	Mulseryd 687	Övrig kulturhistorisk lämning	X		XIV
54	Spafors hem-bygdsgård	Norra Unnaryd 33:1	Övrig kulturhistorisk lämning		Kulturhistoriskt värdefullt objekt (1989 nr 118).	
55	Broplats	Norra Unnaryd				
56	Fördämning?	Norra Unnaryd/Mulseryd				
57	Dammvall, utriven	Mulseryd/Norra Unnaryd				
58	Hoppebo kvarn	Mulseryd			Kulturhistoriskt värdefullt objekt (1989 nr 85); Kulturhistorisk intressant industrimiljö, klass 1, nr 20.	XV
59	Industri, såg. Unnefors	Norra Unnaryd				
60	Broläge	Norra Unnaryd				
61	Kvarnplats	Norra Unnaryd	Uppgift om			
62	Masugn	Norra Unnaryd 98:1-4	Fornlämning			XVI
63	Broplats	Norra Unnaryd 126	Övrig kulturhistorisk lämning	X		XVIII
64	Flottningsplats	Norra Unnaryd				
65	Vägmärken/ Gamla Nissastigen	Norra Unnaryd 13:1-2	Fornlämning			
66	Bro	Norra Unnaryd				
67	Broläge	Öreryd				
68	Kvarn-/ såglämning	Öreryd 133	Övrig kulturhistorisk lämning.	X	XIX	XVII
69	Gravfält	Öreryd 30:1	Fornlämning			
70 a	Broplats	Öreryd 358	Övrig kulturhistorisk lämning	X		
70 b	Vägbank	Öreryd 359	Övrig kulturhistorisk lämning	X		
71	Broplats	Öreryd				
72	Flottningsplats	Öreryd				
73	Pumphus, lämning	Öreryd				
74	Broplats	Öreryd				
75	Militär anläggning, lämningar.	Öreryd				
76	Åängar	Öreryd				
77	Broläge	Öreryd				
78	Flottningsplats	Öreryd				
79	Fasta fisken	Öreryd 310	Uppgift om	X		
80	Flottningsplats	Öreryd				
81	Flottningsplats	Öreryd				
82	Flottningsplats	Öreryd				
83	Flottningsplats	Källeryd				
84	Flottningsplats	Öreryd				
85	Stenåldersboplats	Öreryd 110:1	Fornlämning			

86	Flottningsplats	Öreryd				
87	Flottningsplats	Källeryd				
88	Stenåldersboplats	Öreryd 100:1				
89	Flottningsplats	Öreryd				
90	Kvarn, uppgift om	Källeryd				
91	Såg och kvarn, uppgift om	Öreryd				
92	Järnbruk, Nissafors bruk, bebyggelse och lämningar	Öreryd 112:1/ Källeryd 127:1(2)	Bevakningsobjekt		Kulturhistoriskt värdefullt område med byggnader (1981 nr 26).	XVIII
93	F.d. bruksdammen, Nissafors bruk	Öreryd/ Källeryd				XVIII
94	Kvarnplats	Källeryds socken				XVIII
95	Kvarn-/såglämning	Öreryd 112:1	Övrig kulturhistorisk lämning			XVIII
96	Träsliperi, lämningar	Ingår i Källeryd 127:1	Bevakningsobjekt			XVIII
97	Kvarnplats, uppgift om	Källeryd				
98	Flottningsplats	Öreryd				
99	Hammare, lämning	Källeryd 169	Övrig kulturhistorisk lämning	X		
100	Flottningsplats	Norra Hestra				
101	Broplats	Källeryd 139:1	Uppgift om			
102	Flottningsplats	Norra Hestra				
103	Flottningsplats	Källeryd				
104	Järnvägsbro	Norra Hestra/Källeryd				
105	Flottningsplats	Norra Hestra				
106	Flottningsplats	Källeryd				
107	Stenåldersboplats. Lillö.	Norra Hestra 15:1	Fornlämning			
108	Flottningsplats	Källeryd				
109	Flottningsplats	Båraryd/Norra Hestra				
110	Fast fiske	Källeryd 171	Uppgift om	X		
111	Stockbåt	Källeryd 172	Uppgift om	X		
112	Flottningsplats	Källeryd				
113	Flottningsplats	Källeryd				
114	Plats med tradition126	Båraryd 162:1				
115	Flottningsplats	Källeryd				
116	Boplats	Båraryd 246:1	Fornlämning			
117	Flottningsplats	Båraryd				
118	flottningsplats	Båraryd				
119	Flottningsplats	Båraryd				
120	Bro	Båraryd			Byggnadsminne	XIX
121	Broplats	Båraryd				
122	Plats med tradition	Båraryd				
123	Gislaveds hembygdspark	Båraryd 101:1	Övrig kulturhistorisk lämning		Kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö	

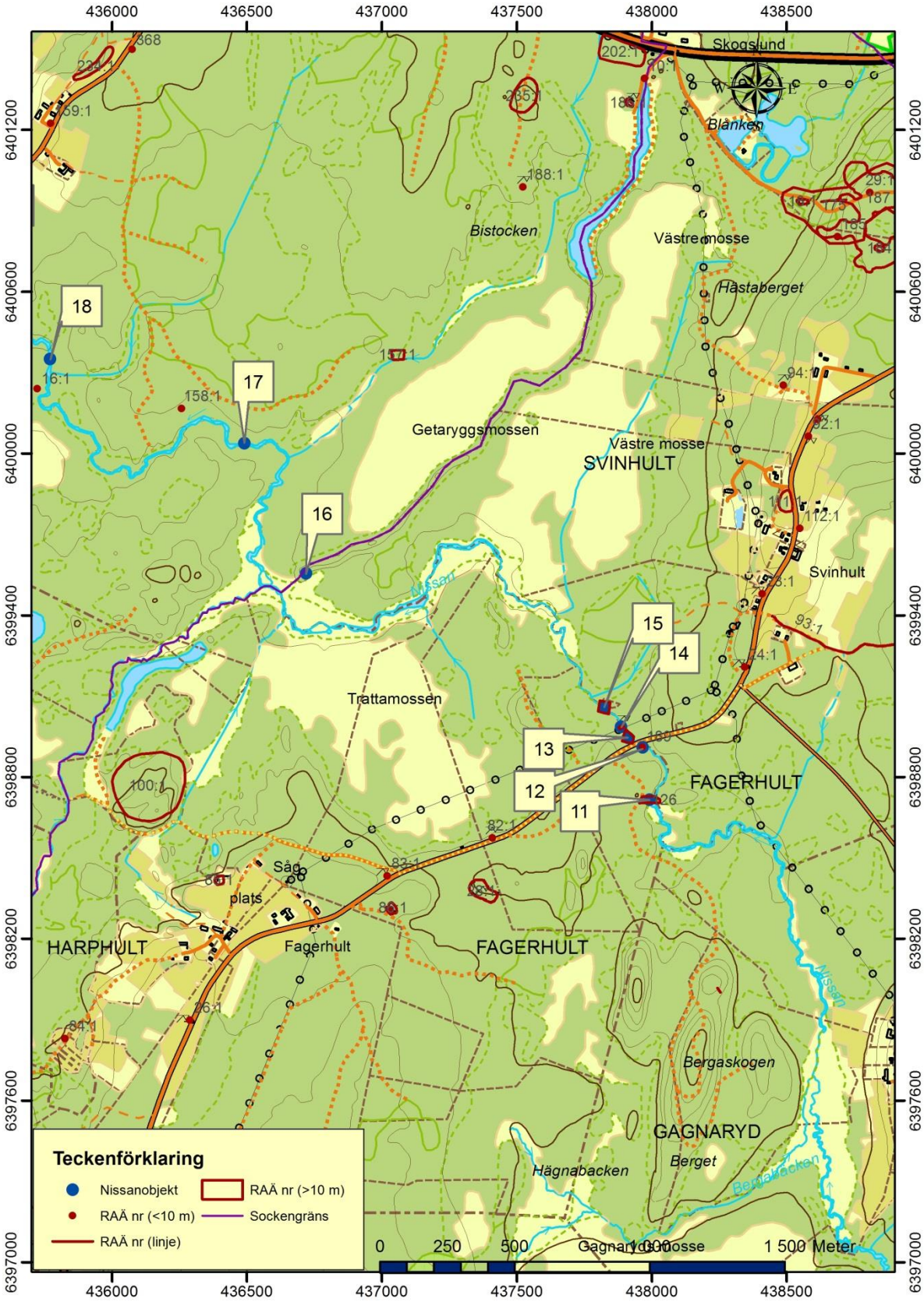
					(1981:H)107	
124	Järnvägsbro	Båraryd				
125	Gamla Marknadsplatsen i Gislaved	Båraryd 102:1	Övrig kulturhistorisk lämning			
126	Garveri	Båraryd 242:1	Borttaget			XX
127	Broläge	Båraryd				XX
128	Kvarnar/Borttagna	Båraryd				XX
129	Kvarnlämning	Båraryd				XX
130	Lösfynd, flintyxa	Båraryd 133:1	Övrig kulturhistorisk lämning			XX
131	Gyllenforsdammen	Båraryd				XX
132	Gyllenfors järnbruk	Båraryd 241:1	Övrig kulturhistorisk lämning			XX
133	Glasbruk	Båraryd 283	Övrig kulturhistorisk lämning			XX
134	Svenska Gummifabriks AB	Båraryd				XX
135	Remfabrik	Båraryd				XX
136	Gislaveds Industrimuseum	Båraryd				XX
137	Flottningsränna	Båraryd 486	Övrig kulturhistorisk lämning	X		XXI
138	Kraftstation	Båraryd				XX
139	Flottningsplats	Båraryd				
140	Fyndplats	Reftele 78:1	Övrig kulturhistorisk lämning			
141	Naturbildning med namn och tradition	Villstad 218:1	Övrig kulturhistorisk lämning			
142	Flottningsplats	Villstad				
143	Hälsokälla	Villstad 13:1	Övrig kulturhistorisk lämning			XXII
144	Plats med tradition	Villstad				XXII
145	Kappeleds färgeri, snickerifabrik, borttagna	Villstad				
146	Bro	Villstad				
147	Fyndplats	Villstad 261:2	Övrig kulturhistorisk lämning			
148	Kappeleds såg, borttagen	Villstad				
149	Kappeleds kraftstation, borttagen					
150	Kappeleds spikfabrik, lämning	Villstad 159:1	Övrig kulturhistorisk lämning			XXIII
151	Plats för Villstads prästgårds kvarn och såg	Villstad 261:1	Övrig kulturhistorisk lämning			
152	Villstads kraftstation, borttagen					
153	Broläge, uppgift om	Villstad				
154	Villstads sockencentrum	Villstad 42:1; 47:1-3; 48:1; 157:1; 203:1-2; 205:1-2; 292:1-2; 300:1; 352:1; 403; (204:1).	Fornlämning/ Övrig kulturhistorisk lämning		Kulturhistoriskt värdefull miljö 24:1981; Riksintresse kulturmiljövården nr 2:1996.	

155	Flottningsplats	Villstad				
156	Broplats	Villstad 204:1	Övrig kulturhistorisk lämning			
157	Uppgift om marknadsplats	Villstad				
158	Grav/Domarring	Villstad 55:1	Fornlämning			
159	Fyndplats	Villstad 307:1	Övrig kulturhistorisk lämning			
160	Damm, Ågårdsfors	Villstad				
161	Ågårdsfors kraftstation					
162	Flottningslämning	Villstad				
163	Fynd av järnslagg	Villstad				
164	Fördämningsmur	Villstad				
165	Ågårdsfors kvarn	Villstad				XXIV
166	Uppgift om spiksmedja, tråddrageri					
167	Västbo hembygdsgård				Ingår i kulturhistoriskt värdefullt område 22:1981.	
168	Järnåldersgravfältet Smålands stenar	Villstad 52:1	Fornlämning		Kulturhistoriskt värdefullt område 22:1981.	
169	Broplats	Villstad 410	Övrig kulturhistorisk lämning	X		
170	Upplagsplats för flottgods					
171	Stenåldersboplats	Villstad 354:1	Fornlämning			
172	Damm, Skeppshult	Villstad				XXV
173	Bölaryds såg	Villstad			Ingår i kulturhistorisk värdefull miljö, 21:1981; Industrimiljö klass 2, nr 16:1998.	XXV
174	Bölaryds kvarn	Villstad			Ingår i kulturhistorisk värdefull miljö, 21:1981; Industrimiljö klass 2, nr 16:1998.	XXV
175	Skeppshults Bruk	Villstad			Kulturhistorisk värdefull miljö, 21:1981; Industrimiljö klass 2, nr 16:1998.	XXV
176	Bölaryds gamla kraftstationer	Villstad			Ingår i kulturhistorisk värdefull miljö, 21:1981; Industrimiljö klass 2, nr 16:1998.	XXVI
177	Kraftstation	Villstad				
178	Flottningslämning	Villstad				XXV
179	Uppgifter om flottning	Villstad/Långaryd				

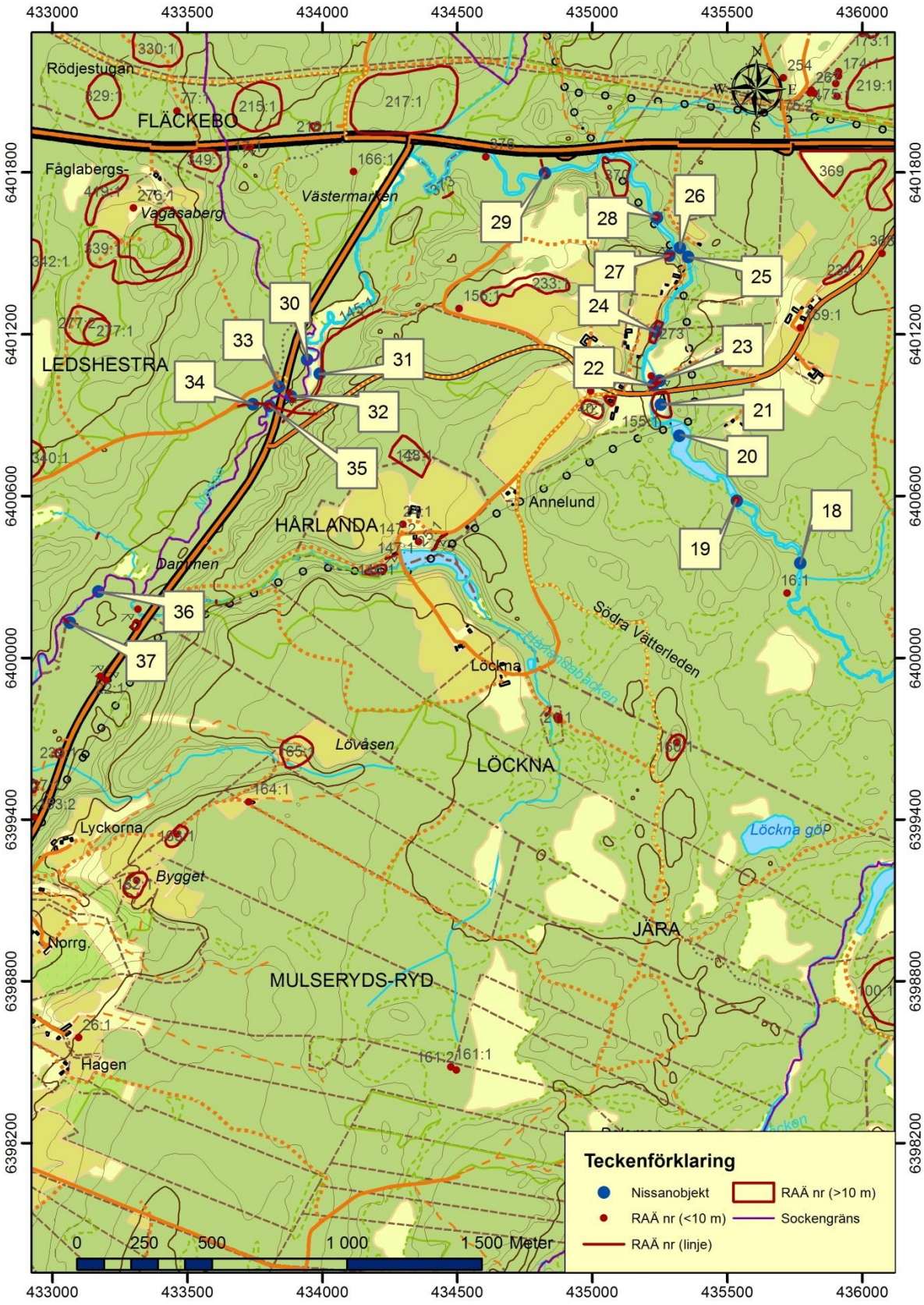
KARTOR ÖVER REGISTRERADE OBJEKT.



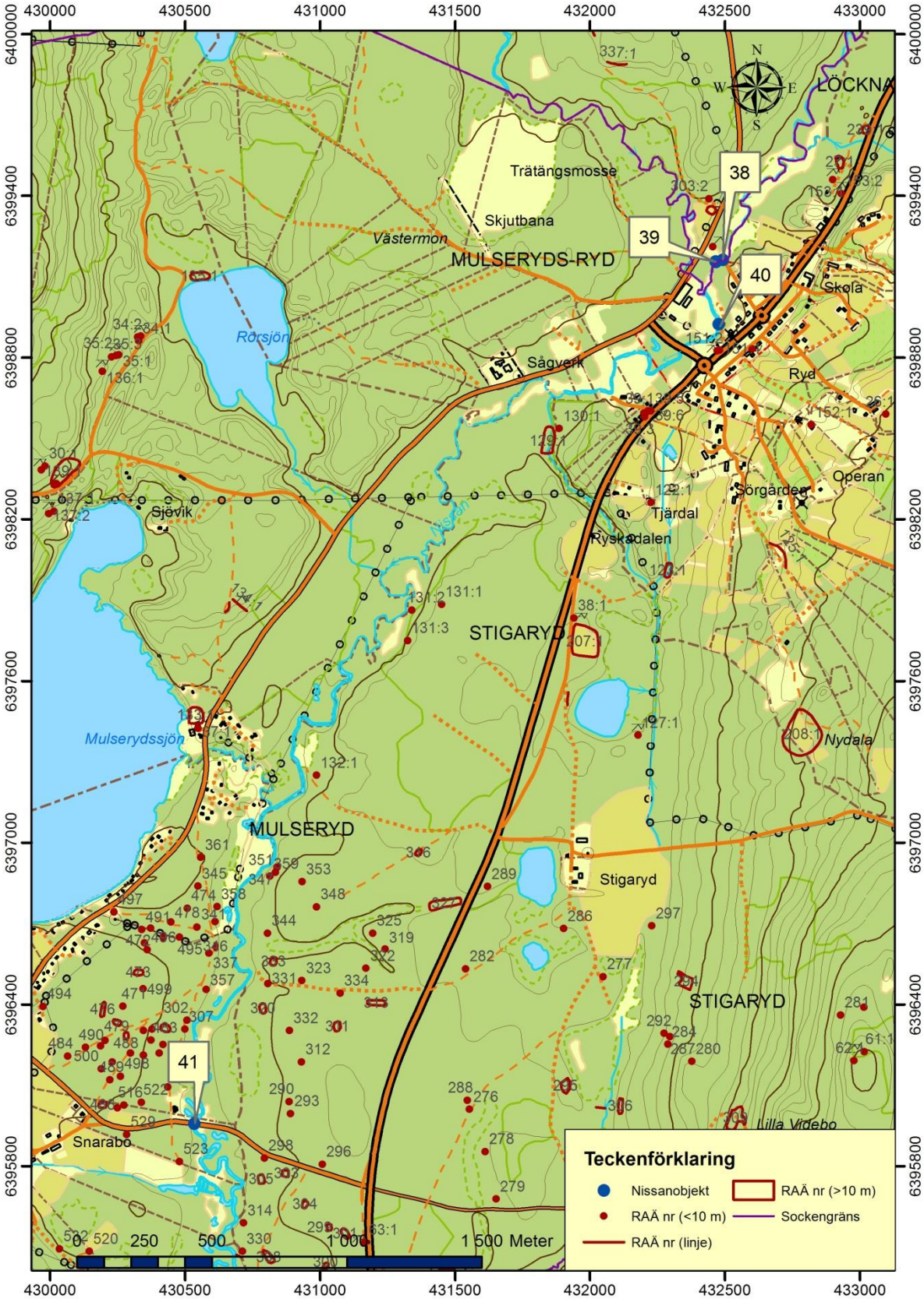
Figur 268. Nissan 1–10. Skala 1:20 000.



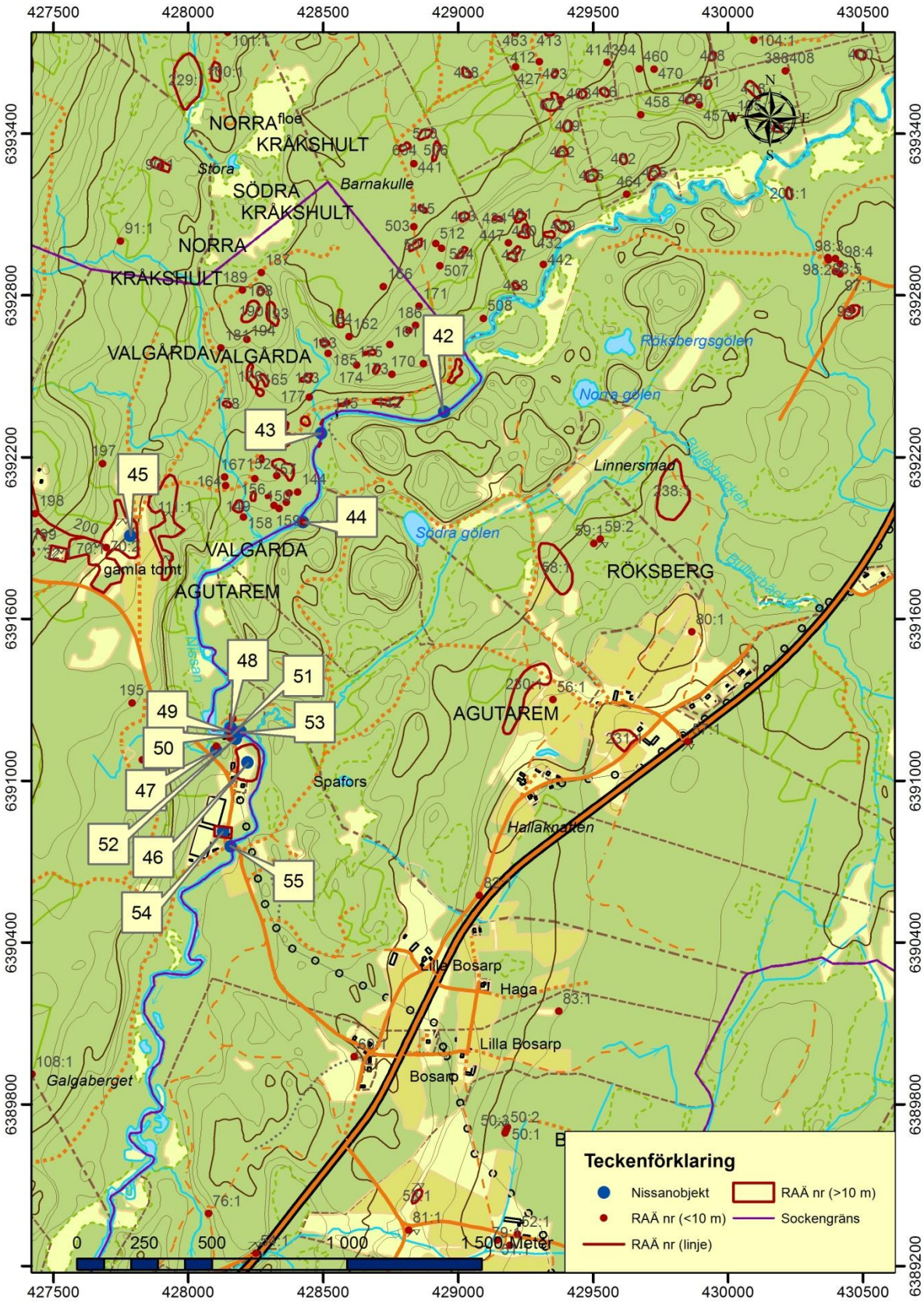
Figur 269. Nissan 11–18. Skala 1:20 000.



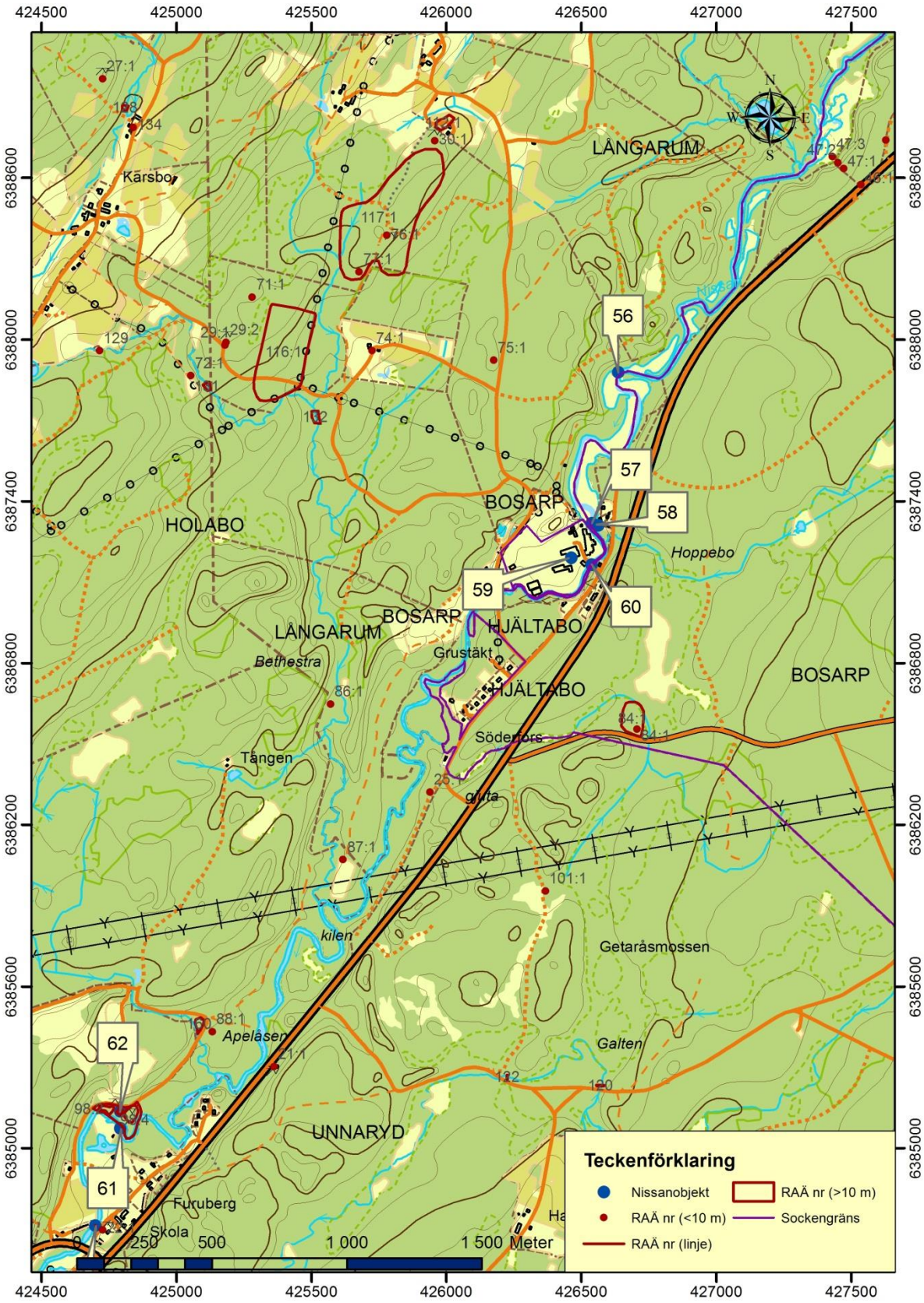
Figur 270. Nissan 18–37. Skala 1:20 000.



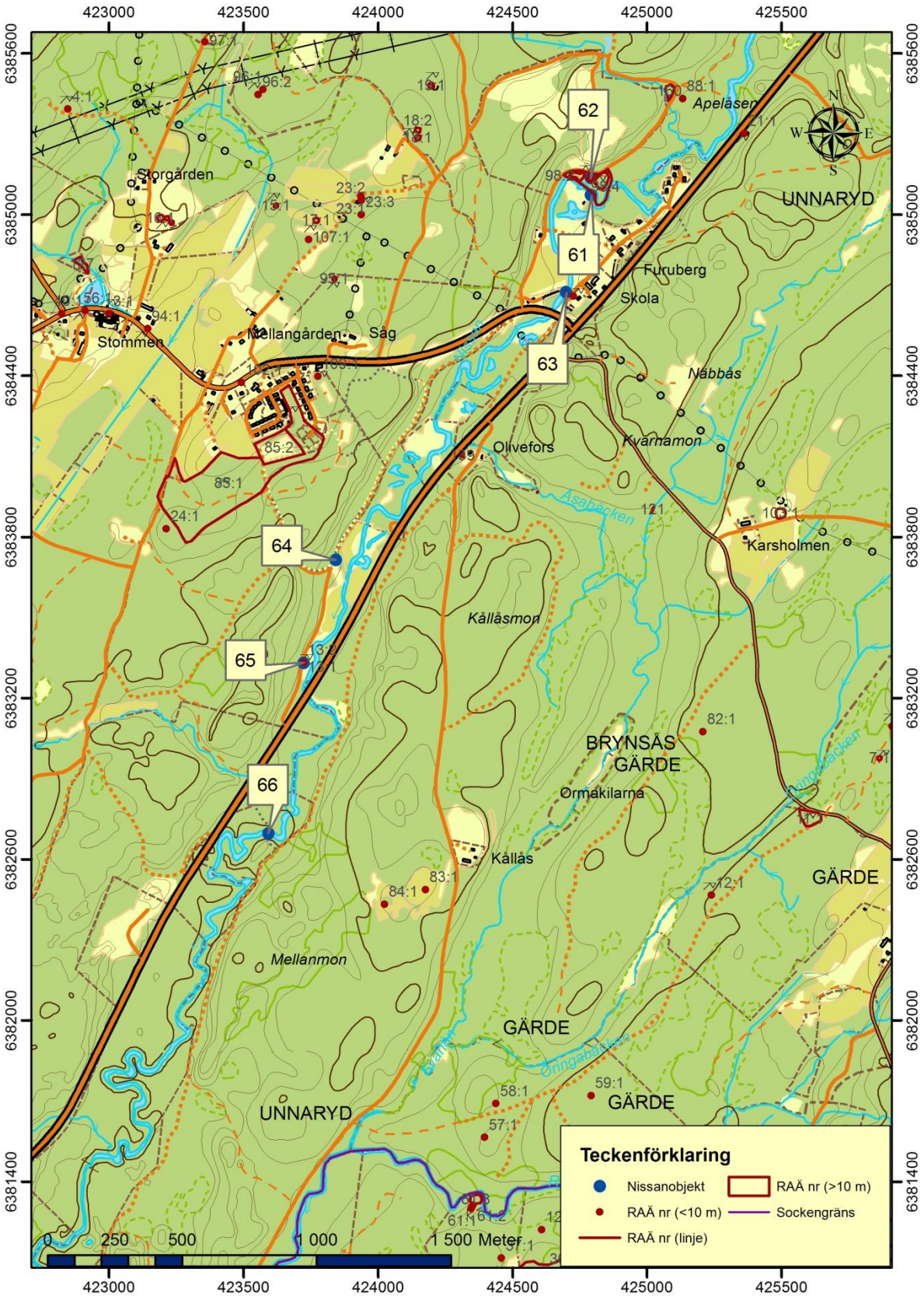
Figur 271. Nissan 38–41. Skala 1:20 000.



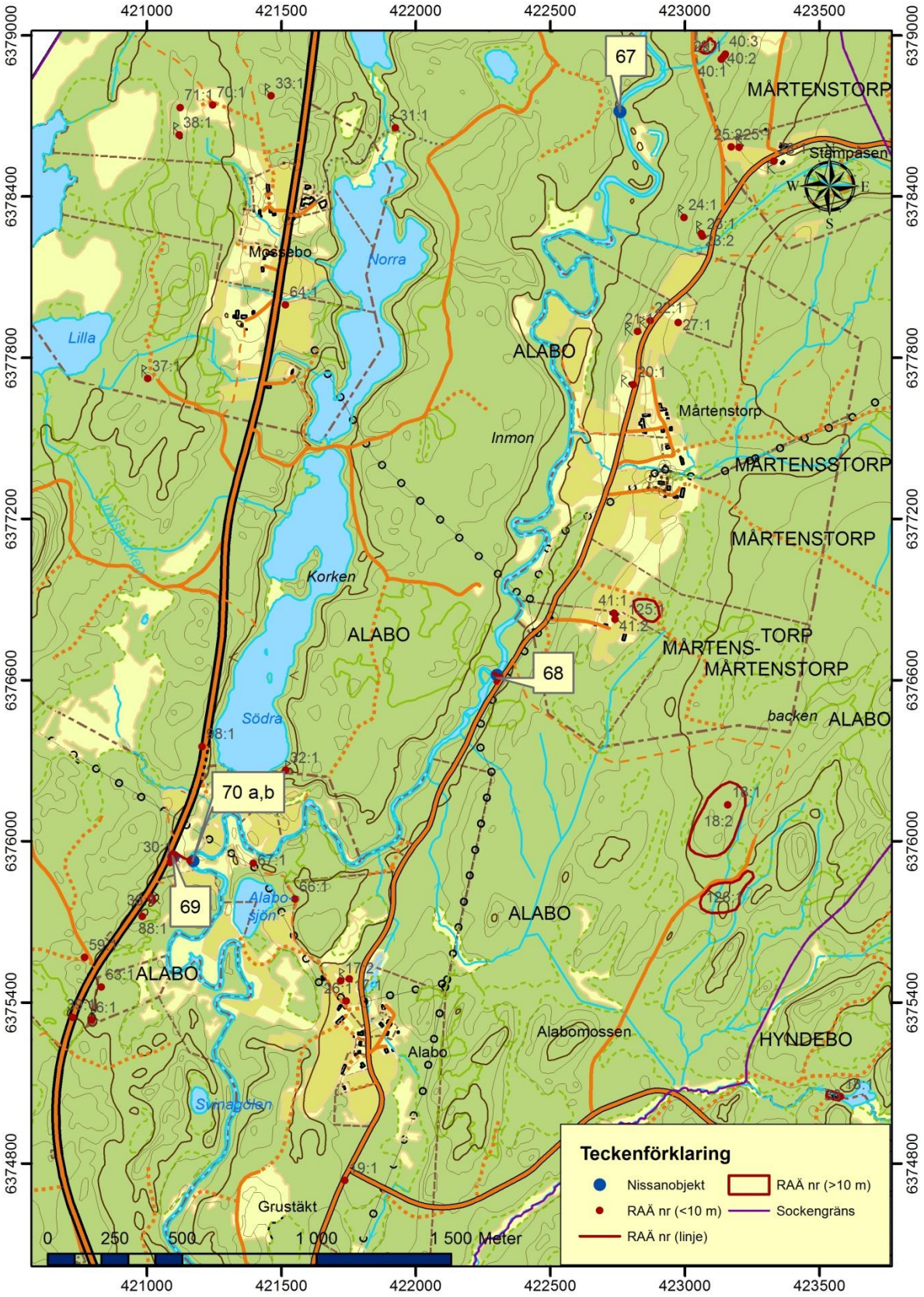
Figur 272. Nissan 42–55. Skala 1:20 000.



Figur 273. Nissan 56–62. Skala 1:20 000.

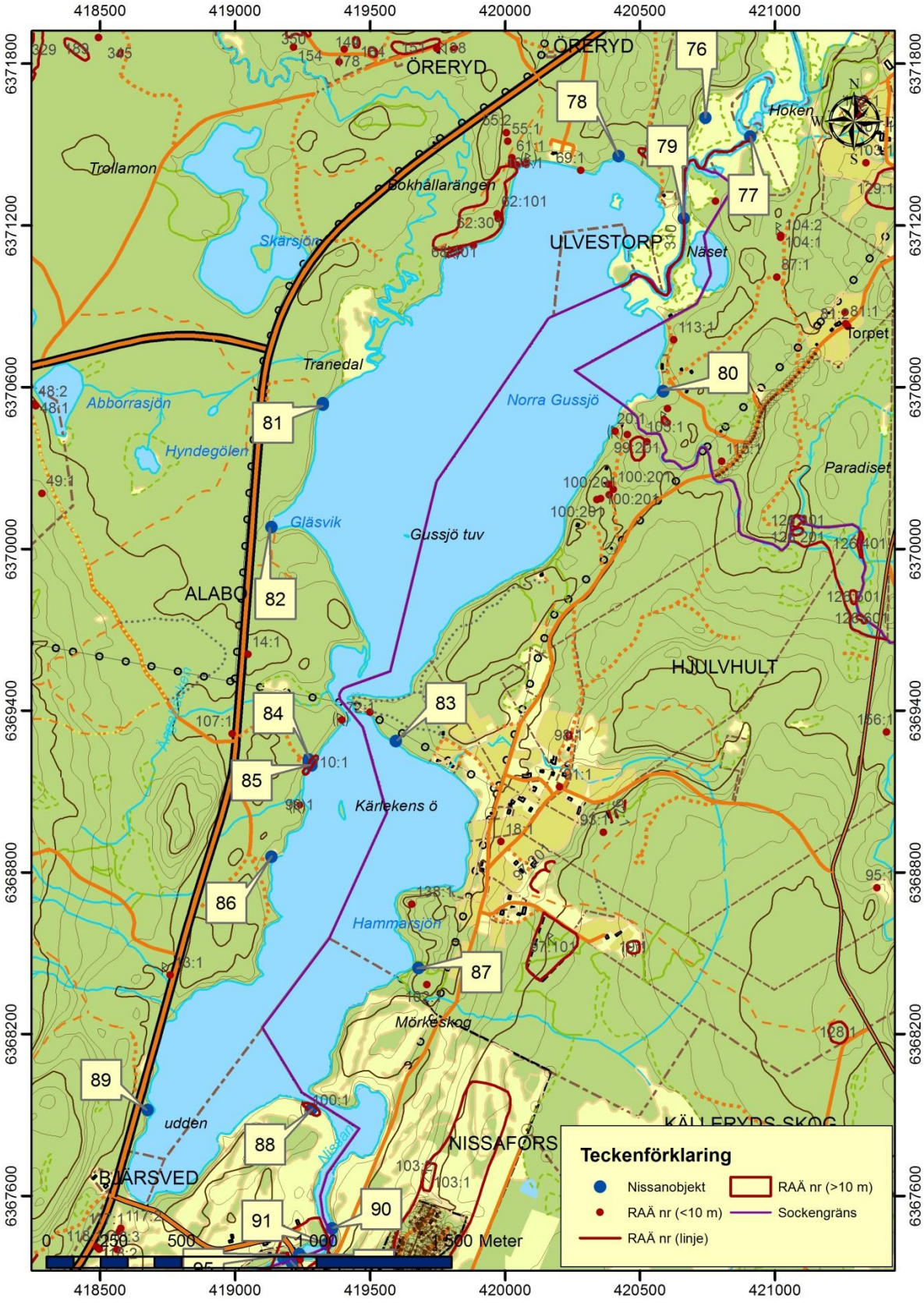


Figur 274. Nissan 61–66. Skala 1:20 000.

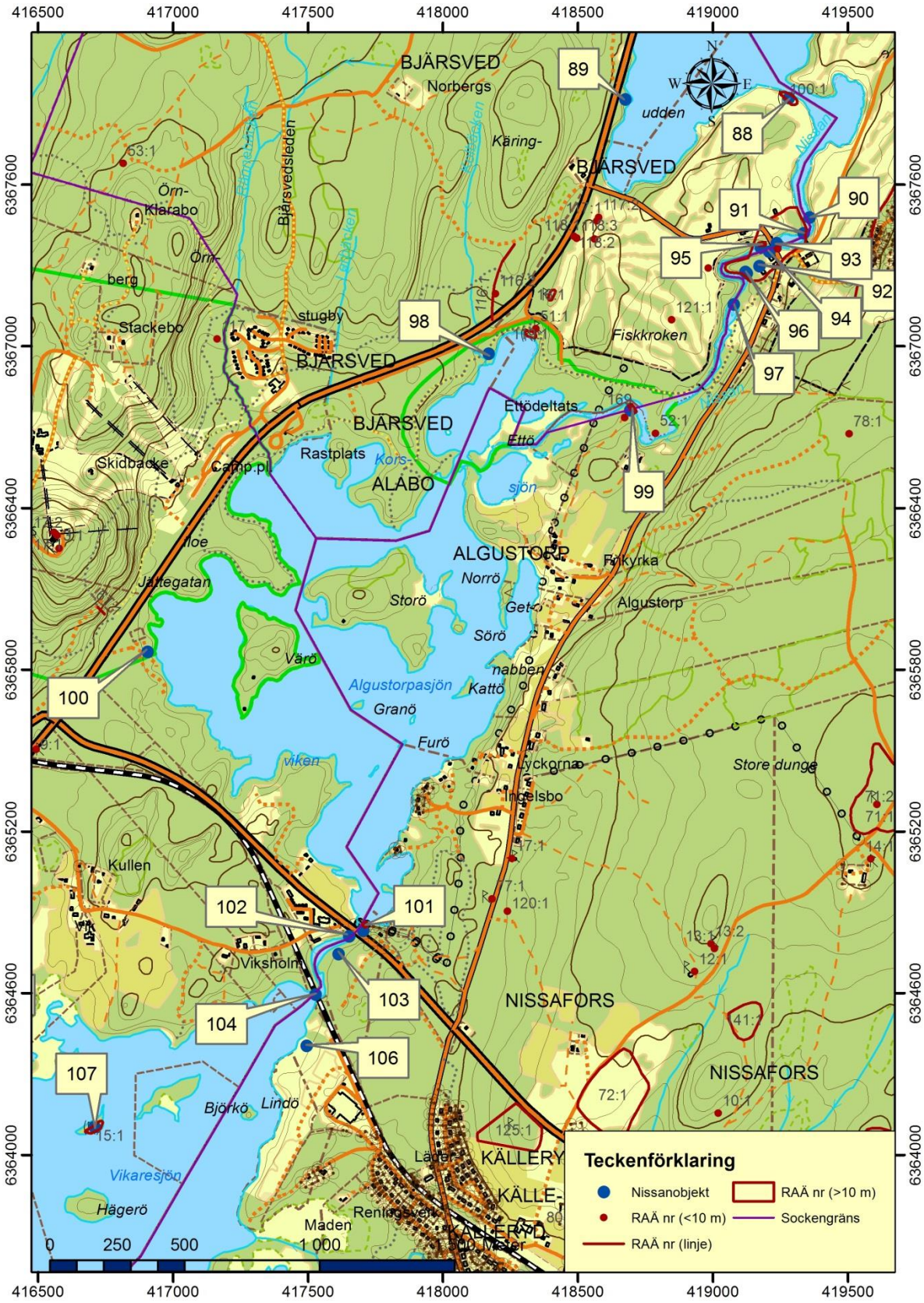


Figur 275. Nissan 67–70. Skala 1:20 000.

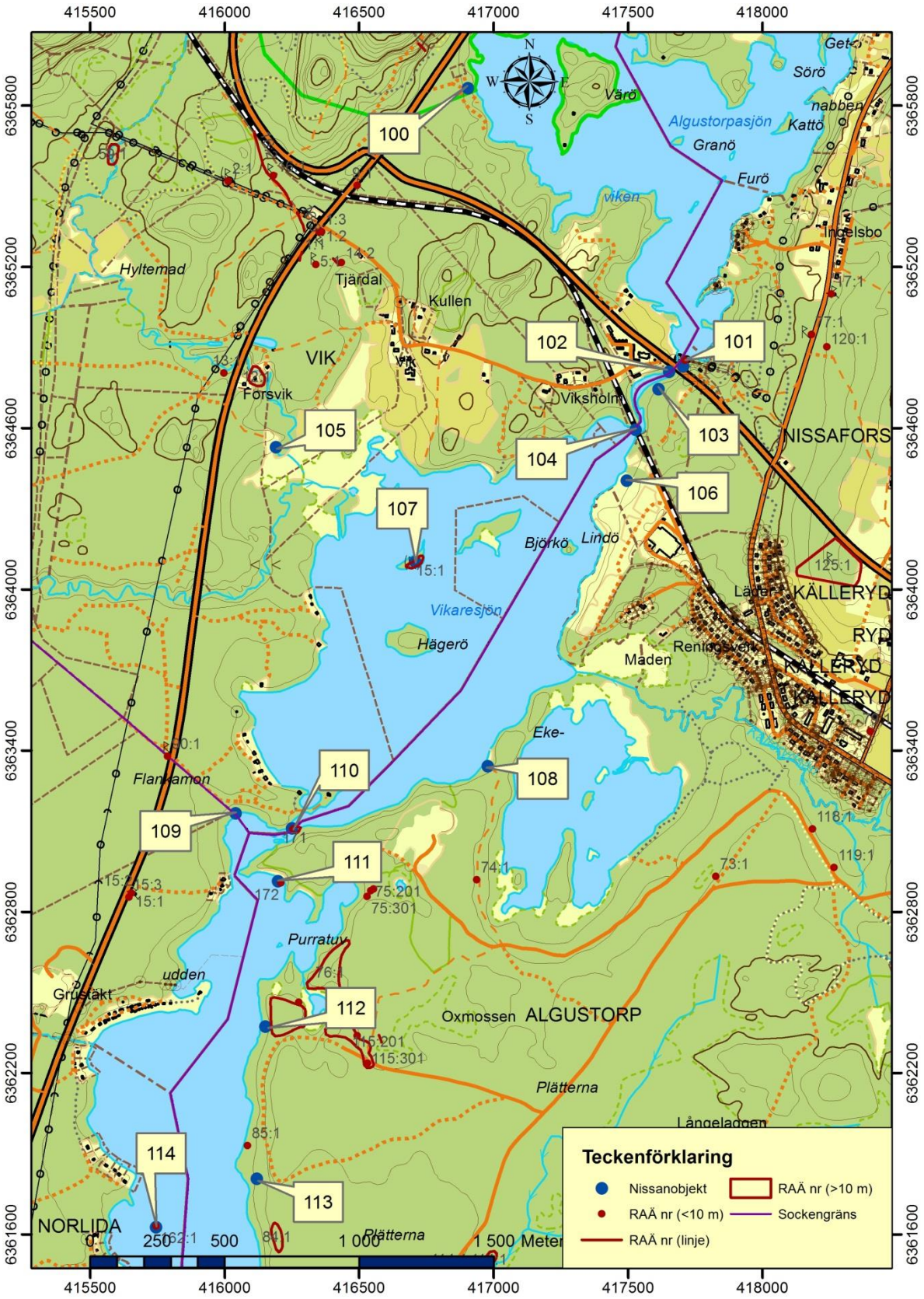
Figur 276. Nissan 71–80. Skala 1:20 000.



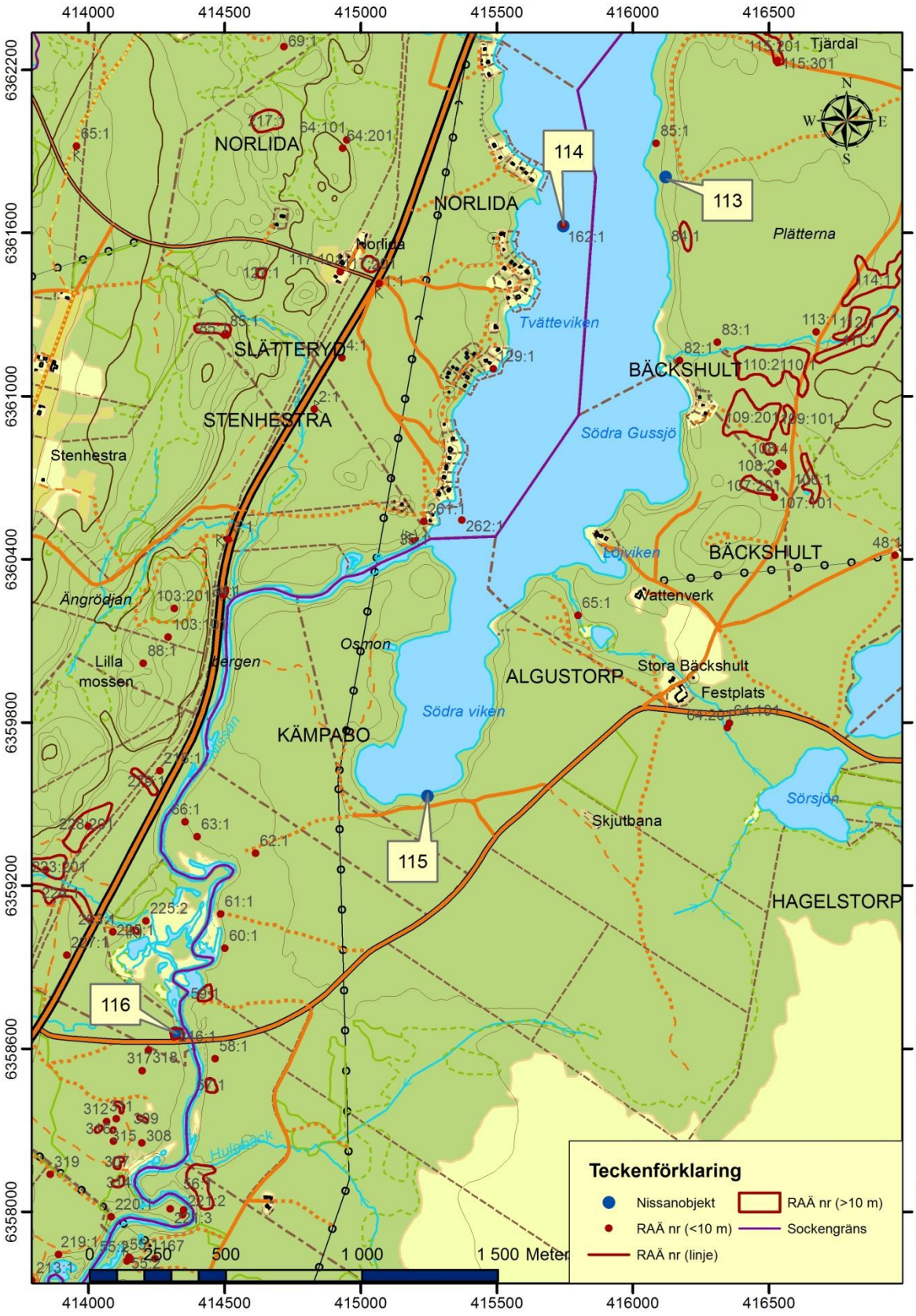
Figur 277. Nissan 76–91. Skala 1:20 000.



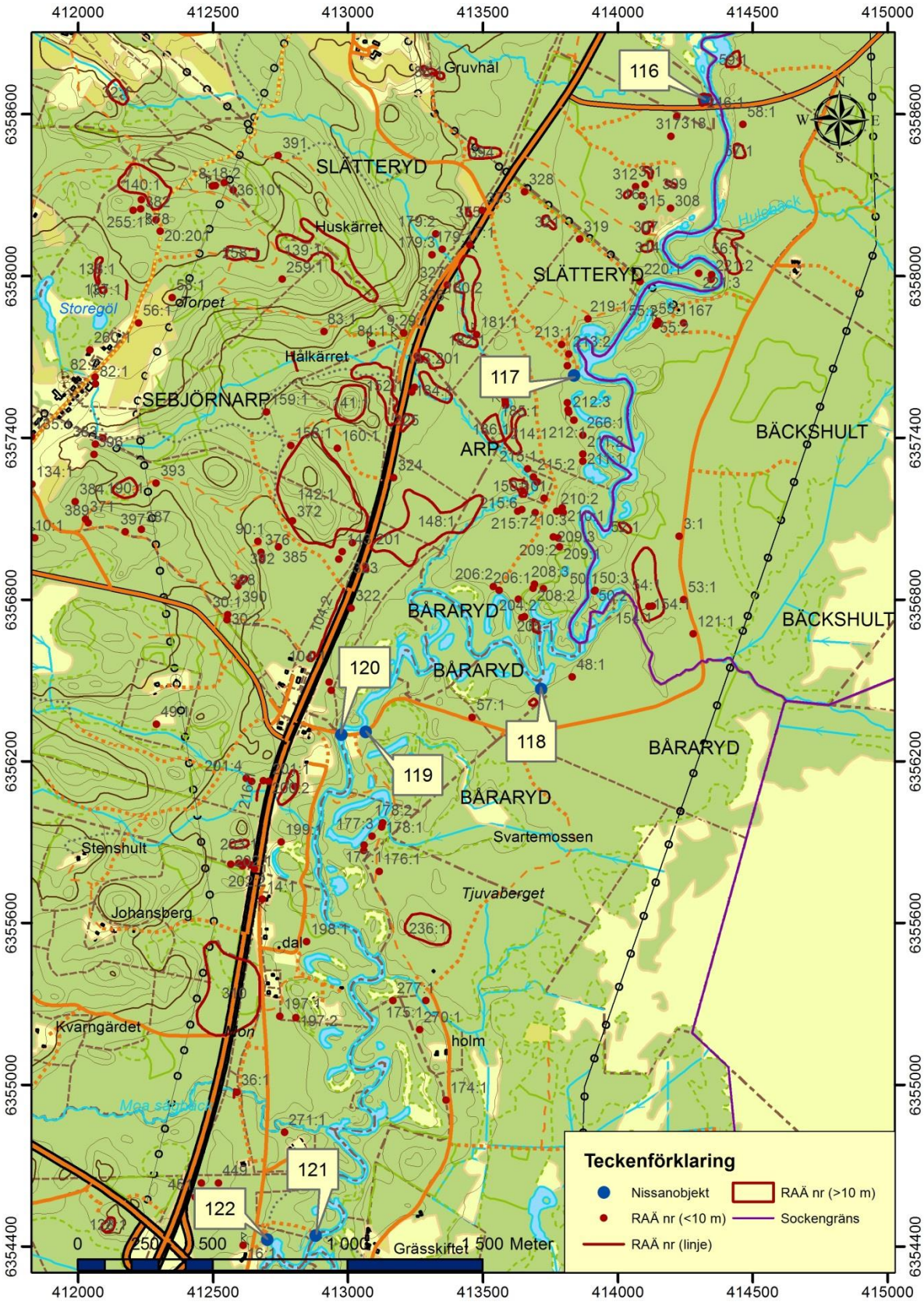
Figur 278. Nissan 88–104, 106–107. Skala 1:20 000.



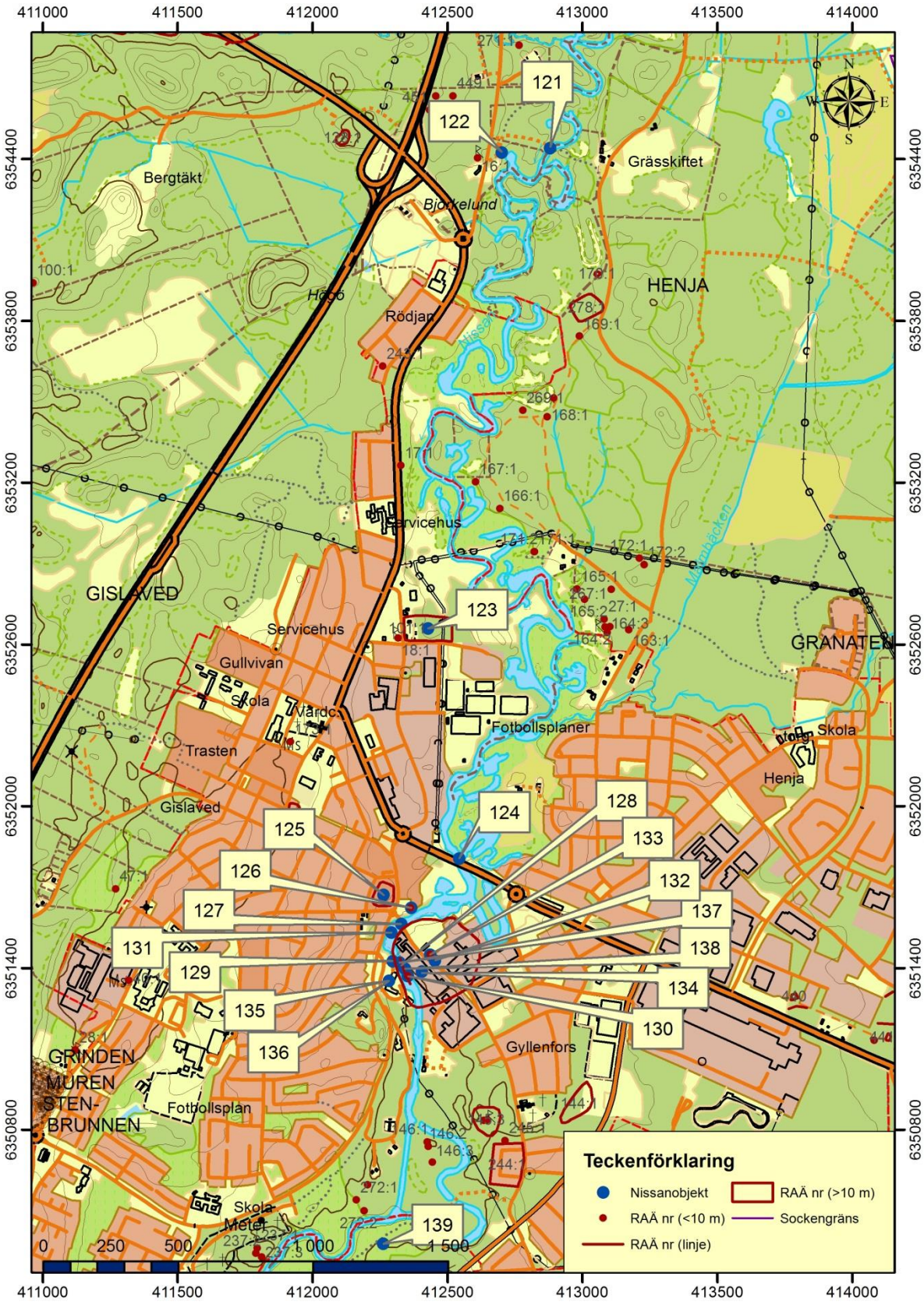
Figur 279. Nissan 100–114. Skala 1:20 000.



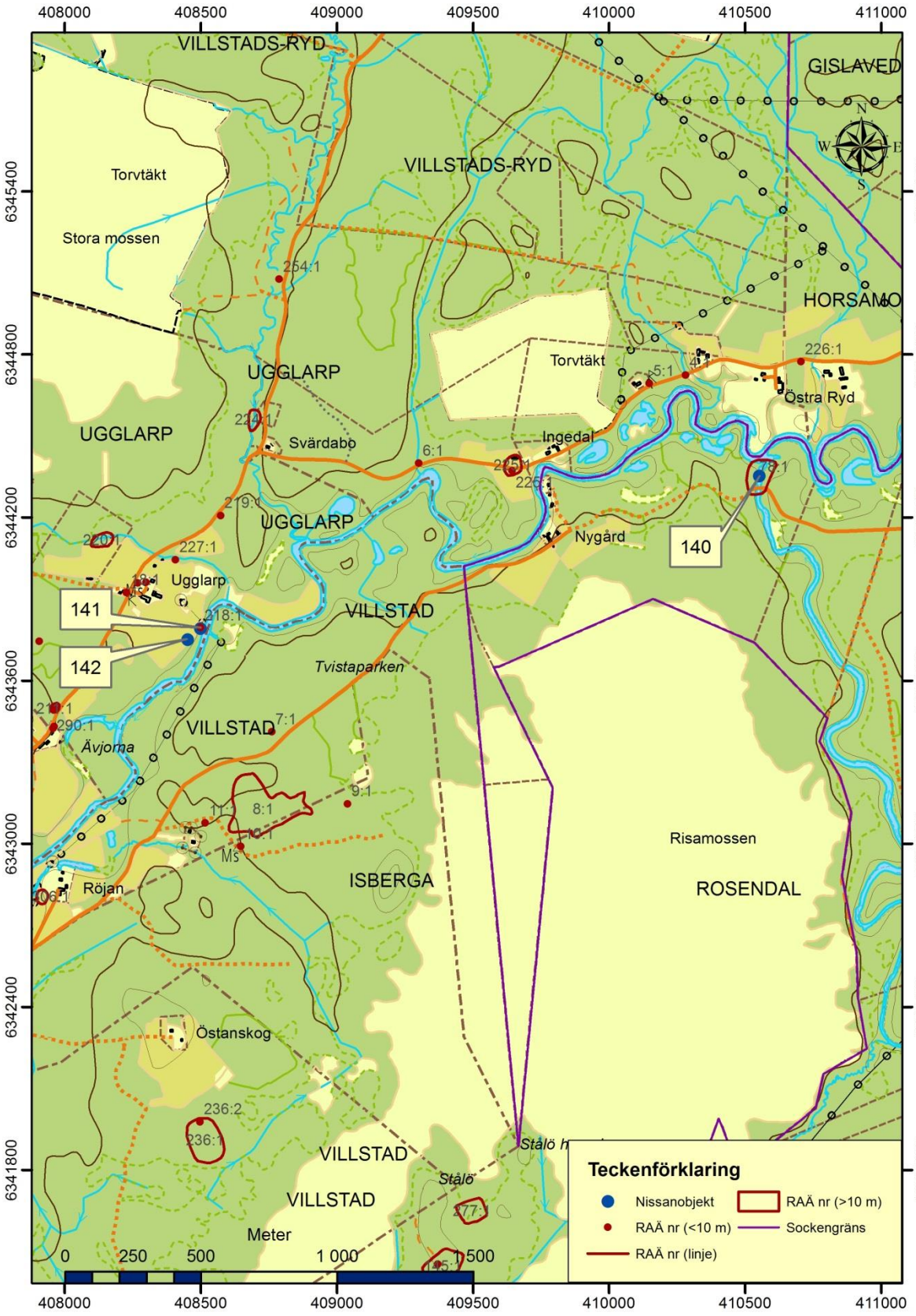
Figur 280. Nissan 113–116. Skala 1:20 000.



Figur 281. Nissan 116–122. Skala 1:20 000.

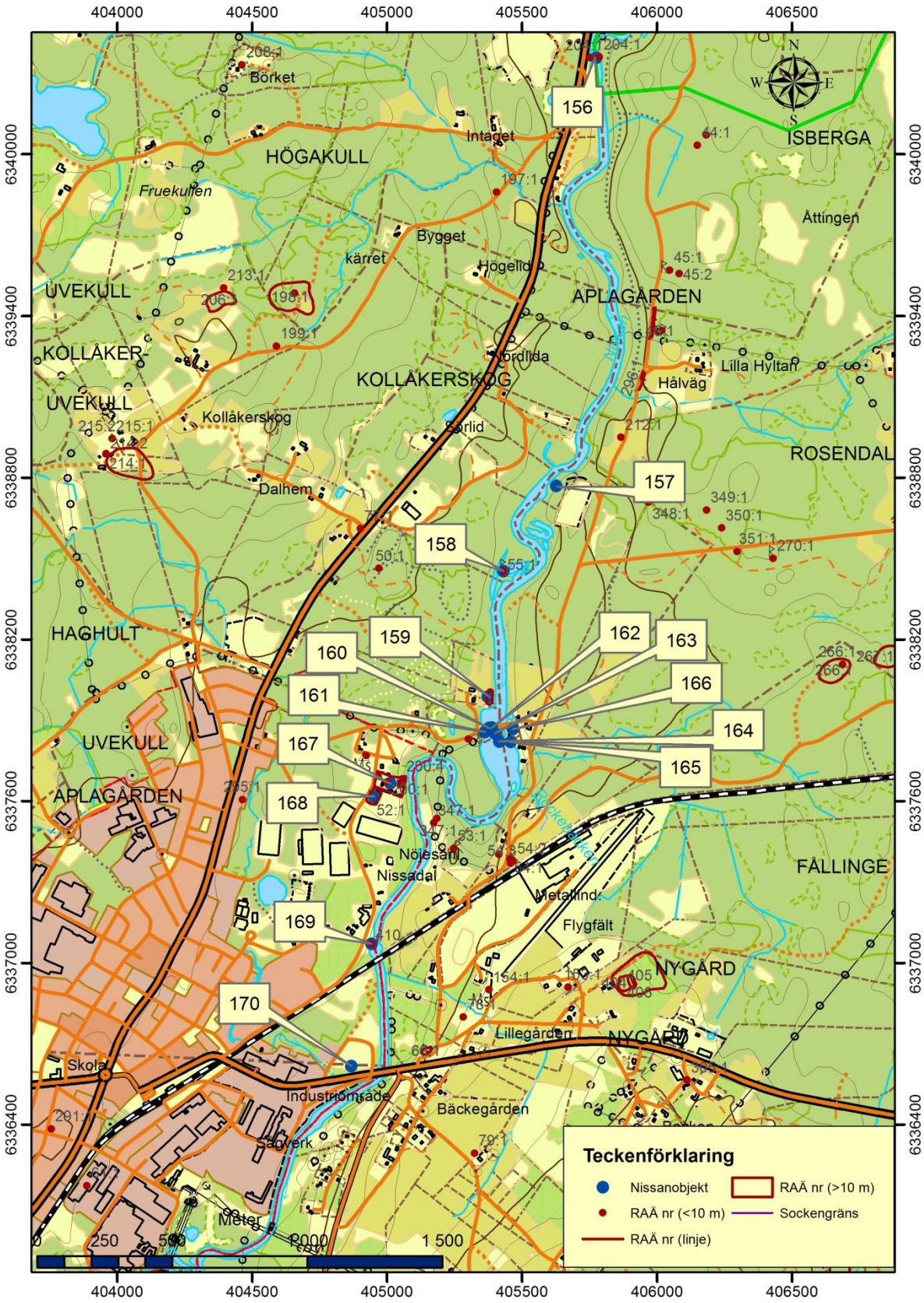


Figur 282. Nissan 121–139. Skala 1:20 000.

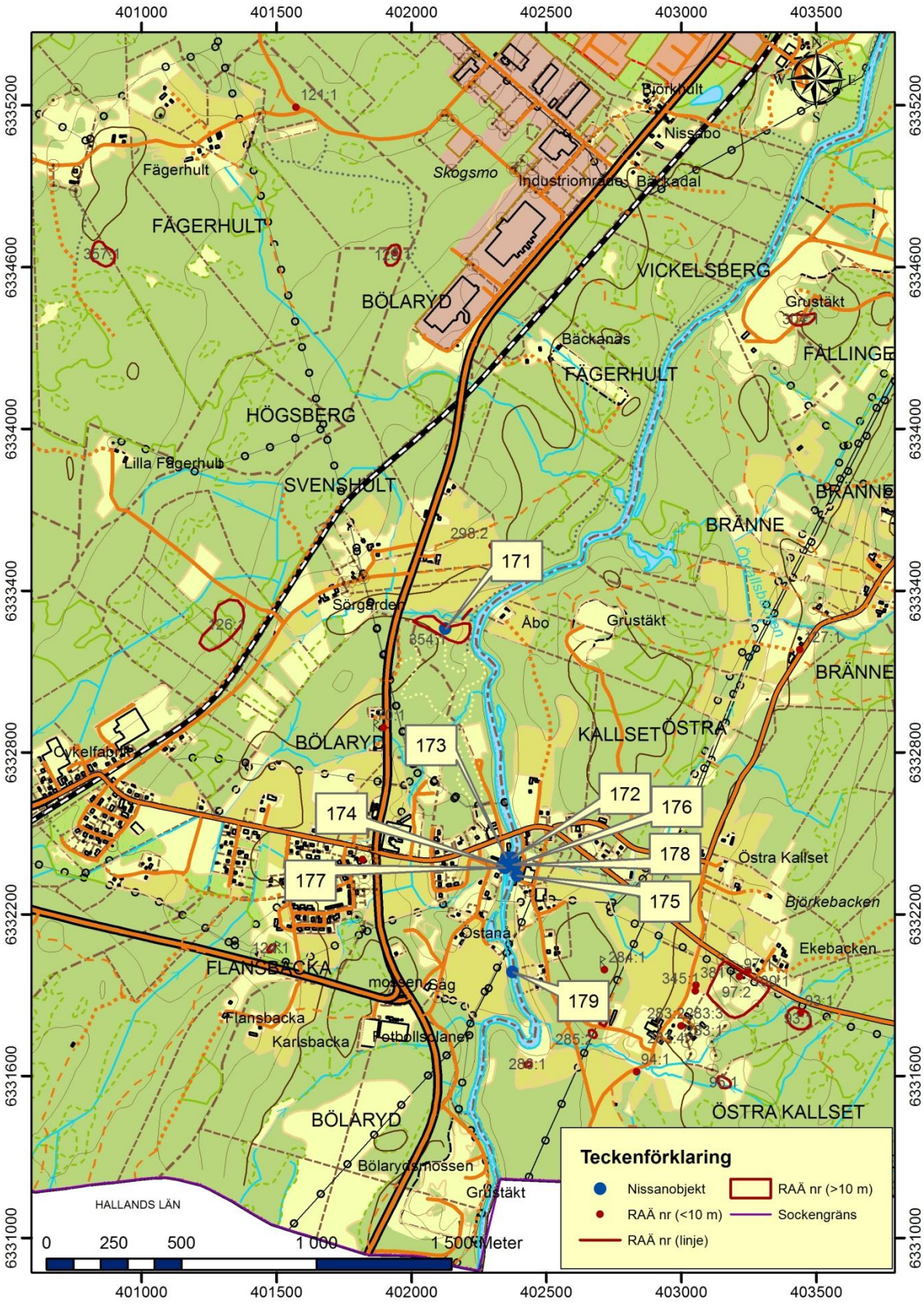


Figur 283. Nissan 140–142. Skala 1:20 000.

Figur 284. Nissan 141–156. Skala 1:20 000.



Figur 285. Nissan 156–170. Skala 1:20 000.



Figur 286. Nissan 171–179. Skala 1:20 000.

Referenser

Agertz, Jan. *Om ortnamn i Jönköpings län.* Småländska Kulturbilder, Jönköpings läns museum. Värnamo 2008.
Ahlberg, Sven Olof och Spade, Bengt. *Våra broar – en kulturskatt.* Banverket och Vägverket, 2001.
Ahlbäck, Arnold och Albertsson, Rolf. *Flottning och flottleder i södra Sverige.* 2006.
Allwin, Jonas. *Beskrifning öfver Wästbo härad i Jönköpings län*. Jönköping 1846.
Allwin, Jonas. *Beskrifning öfwer Mo samt N:a och S:a Vedbo härader i Jönköpings län*. Jönköping 1857.
Bexell, Sven Petter. *Hallands historia och beskrivning*, Första delen. Halmstad 1923.
Börjesgård, Britt-Marie. *Bölaryds såg, Reparation av rötskador i golv och tak*. Jönköpings läns museum, Byggnadsvårdsrapport 2012:13.
Granlund, John. Inlands- och östersjöfiske. I *Nordisk kultur Fångst och fiske,* Teknisk kultur I, Sigurd Erixon (red. sekr.). Oslo 1955.
Granlund, John. *Ålfiskena i Mörrumsån.* En monografi. Kronobergsboken 1957. Växjö 1958.
Gullbrandsson, Robin. *Spaafors såg, restaurering av såg, smedja och kraftstation, Norra Unnaryds socken i Jönköpings kommun, Jönköpings län. Antikvarisk kontroll.* Jönköpings läns museum, Byggnadsvårdsrapport 2008:54.
Gustavsson, Jörgen, med bidrag Engman, Fredrik och Persson, Carl. *9000 år i Smålandsstenar, Arkeologisk undersökning av vikingatida gravfält, fossil åker, boplatslämningar och stenåldersboplats inom fastigheten Nygård 2:1, Fållinge, Villstad socken i Gislaveds kommun, Jönköpings län*. Jönköpings läns museum, Arkeologisk rapport 2014:34.
Gustavsson, Lennart. Järnbruken kring Taberg - del 1. I *Tabergs Bergslag XIX*. Utgiven av Tabergs Bergslags hembygdsförening. Taberg 2000.
Gustavsson, Lennart. Järnbruken kring Taberg - del 2. I *Tabergs Bergslag XX*. Utgiven av Tabergs Bergslags hembygdsförening. Taberg 2003.
Jernström, Ann-Britt. Från Blenda till Bertha. I *Isaberg golfklubb, 1968-2008*, red. Jan Månsson. Hestra 2008.
Johansson, Thore. *Industrihistoria Smålandsstenar-Skeppshult.* 2000.
Jönköpings läns museum och Gislaveds kommun. *Kulturhistorisk utredning och bevarandeförslag för Gislaveds kommun*. 1981.
Jönköpings läns museum och Jönköpings kommun. *Kulturhistorisk utredning, Jönköpings kommun, landsbygdsdelen.* 1989.
Jönköpings läns museum. *Kulturmiljöer.* Regionalt kulturminnesvårdsprogram för Jönköpings län, del 2. Småländska kulturbilder. Jönköping 1990.
Kulturhistoriskt Lexikon. 2: uppl. Bd 4. 1981.
Kulturhistoriskt Lexikon. 2: uppl. Bd 19. 1982.
Länsstyrelsen i Jönköpings län. *Kulturmiljövårdens riksintressen.* Meddelande 4/96.
Länsstyrelsen i Jönköpings län. *Kulturhistoriska industrimiljöer i Jönköpings län*. Meddelande 1998:36, 1998.
Länsstyrelserna i Jönköpings län och Västerbottens län. *KulturAqua System för kulturvärdesbedömning av sjöar och vattendrag.* Meddelande nr 2009:46, 2009.
Länsstyrelsen i Jönköpings län. *Minnen vid vattnet.* Meddelande 2011:26, 2011.
Lönnberg, Egil. Om Tabergs bergsbruk och bergslag. I *Mäster Gudmunds Gilles Årsbok.* Utgiven av Jönköpings hembygdsförening Gudmundsgillet. Jönköping 1940.
Magnusson, Gösta. Flottningens historia i Nissansystemet. I *Axplock från hembygden*. Utgiven av Gnosjö hembygdkrets. Hestra 2001.
Mulseryds hembygdsförening. *Mulseryds socken i ord och bild under 100 år,* red. Åke Johansson, Lennart Davidsson, Ulla Arvidsson. Taberg 1997.
Nationalencyklopedin. Bd 6. Höganäs 1991.

Nationalencyklopedin. Bd 14. Höganäs 1994.
Nordin, Åke. *Från skvaltkvarn till Kärnkraft. En berättelse från Villstads socken.* Gislaved 1995.
Pettersson, H. Unnefors – en lång historia. I *Liv och vatten En bok om Nissandalens fiskevårdsområde*. Norra Nissandalens Fiskevårdsförening. Taberg 2013.
Rosengren, Josef (red.), *Ny Smålands beskrifning. Västbo härad*. Vexiö 1914.
Rydén, Josef. Historia före tiden 1720, Historia 1720-1970. I *Gislaveds historia*, huvudred. Sven-Gunnar Sundberg. Växjö 1972.
SMHI Svenskt Vattenarkiv. *Svenskt dammregister södra Sverige*. Nr 55, 1994. Norrköping 1994.
SOU 1995:155 Vattendragsutredning (VDU) RAÄ Naturresurslagen (NRL)
Spade, Bengt. *En historia om kraftmaskiner*. Riksantikvarieämbetet. Värnamo 2008.
Statens Meteorologisk-Hydrografiska Anstalt. Förteckning över Sveriges vattenfall. 101. Nissan. 1936.
Sturedahl, Göran. Hoppebo Kvarn. I *Liv och vatten En bok om Nissandalens fiskevårdsområde*. Norra Nissandalens Fiskevårdsförening. Taberg 2013.
Svensk Uppslagsbok. 2: uppl. Malmö 1948.
Themar, Tomas. Elektricitetens väg till Gislaved. I *Gislavedsboken 2005*. Utgiven av Gislaveds hembygdsförening. 2005.
Themar, Tomas. 500-årig tradition i graven med Hallaryds kvarn. I *Gislavedsboken 2015*. Utgiven av Gislaveds hembygdsförening. 2015.
Träff, Uno. *Bidrag till Villstads historia*. Smålandsstenar. 1973.
Unmark, Britta. Kort om Unnaryds historia. I *Liv och vatten En bok om Nissandalens fiskevårdsområde*. Norra Nissandalens Fiskevårdsförening. Taberg 2013.
Waldemarson, Dan. Jönköpingstraktens landformer. I *Före Jönköping*. Småländska Kulturbilder, Jönköpings läns museum. Uddevalla 1984.
Widmark, Dag. *Småskalig vattenkraft och kulturmiljövård*. Riksantikvarieämbetet, Kunskapsavdelningen, PM 2002:6. 2002.
Winning, Jacob (red). *Svenska kvarnar*. Stockholm 1940.
Öreryds hembygdsförening. *En bok om Öreryd*. Gislaved 1985.

TIDNINGAR

Smålands Folkblad, 16 april 1951.
Värnamo Nyheter 15 januari 1994.
Södra Skogsägarna. Unnefors - en modern ramsåg, 7:52, Nr 034, 16 juni 2006.

OTRYCKTA KÄLLOR

Hirsmark, Britt-Marie. ”Nissafors Träsliperi (1906-1955)”. Skylttext Golfbaneleden (2009-12-13).
Hirsmark, Britt-Marie. ”Vattenrännan in till Nissafors Träsliperi”. Skylttext Golfbaneleden (2010-05-05).
Magnusson, Gösta, 1988. Flottningsepoken av Gösta Magnusson, Hjulfhult. Manuskript. Ingår troligen i en tryckt källa, vilken källa det rör sig om har inte kunnat fastställas.
Norra Hestra hembygdsförening, Handlingar från studiecirkel om flottning.

Arkiv/Bilder

Bölaryds kvarnförening
Gislaveds Industrimuseum
Jönköpings läns museum

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Norra Hestra Hembygdsförening
Ritningar över Flottningsdistrikten med upplagsplatser för flottgods längs Nissan.
Villstads hembygdsförening
Öreryds hembygdsförening

KARTOR OCH UPPMÄTNINGSRITNINGAR

JERNKONTORETS ARKIV, STOCKHOLM.

Tuschlaverering Unnaryds masugn, 1852.

KRIGSARKIVET, STOCKHOLM.

Nils Gyllenstiernas arkiv: Handritade kartverk, Band 4. Nissan, Lagan, Bolmaå, Unneström, Tofta å. Blad 28,40,42.
SE/KrA/0057/Militärgeografi/FII Volym nr 6. Beskrivning över Nissa och Laga strömmar av Nils Gyllenstierna, Halland.
Militärgeografi Sverige Halland 1745-61/1. Summarisk Berättelse om undersöknings Förrättningen öfwer Nissa och Laga Strömmar Nils Gyllenstierna.
Topografiska kartor XX:33.
Topografiska kartor XX:34.

ARKIVHANDLINGAR

Länsstyrelsen i Jönköpings län. Beslut om utrivning av Unneforsdammen i Nissan. Ärendebeteckning/dnr 531-5811-06.
Länsstyrelsen i Jönköpings län. Handlingar rörande Byggnadsminnesförklaring av vägbro över Nissan, Nybron, vid Båraryds by, Båraryds socken i Gislaveds kommun, Jönköpings län, 2013-09-06. Ärendebeteckning/dnr 432-8310-2004.
Spade, Bengt, Industriminnesbyrån, uppgifter angående Vägbro över Nissan vid Båraryd, Gislaveds kommun, ”Nybron”, 2008-03-12. Länsstyrelsen i Jönköpings län, ärendebeteckning/dnr 432-8310-04: 2008-03-17.
Spade, Bengt, Industriminnesbyrån, angående förslag till skadeavhjälpande åtgärder rav flottningsrännan vid Gyllenfors. Länsstyrelsen i Jönköpings län. Ärendebeteckning/dnr 434-13722-2002.
Länsstyrelsen i Jönköpings län. PM angående flottningsränna vid Nissan, vid Gyllenfors. Ärendebeteckning/dnr 1992-07-23 222-6798-92.
Länsstyrelsen i Jönköpings län. Förvaltning med anledning av avhyst allmän flottled i Jönköpings län. Ärendebeteckning/dnr 1989-06-30 2479-9479-89.

FOTOGRAFIER

Privat

Britt-Marie Hirsmark, Hestra.
Carl Larsson, Ugglarp.
Magnus Svensson, Smålandsstenar.

Föreningsarkiv och museiarkiv

Bölaryds kvarnförening.
Gislaveds Industrimuseum.
Norra Hestra hembygdsförening.
Villstads hembygdsförening
Öreryds hembygdsförening

Online referenser

LANTMÄTERIETS DIGITALA KARTARKIV

www.lantmateriet.se

LANTMÄTERIMYNDIGHETERNAS ARKIV

Algustorp. Rågångsåtgärd 1824 (1821). Akt 06-käl-9b.
Arvidabo. Storskifte 1818 (1817). Akt 06-ara-13.
Bjärsved. Delning 1703. Akt 06-öre-1.
Bosarp. Laga skifte 1855. Akt 06-mul-30.
Fagerhult. Storskifte 1816 (1815). Akt 06-ara-10.
Fållinge Ågård. Hemmansklyvning 1872. Akt 06-vil-95.
Gislaved. Storskifte 1857. Akt 06-bår-32.
Hestra. Storskifte, rågångsåtgärd 1828. Akt 06-mån-27.
Jära Norregård. Laga skifte 1849 (1847). Akt 06-mul-29.
Kappeled. Avsöndring. 1862. Akt 06-vil-1775.
Kappeled. Laga skifte 1857. Akt 06-vil-61.
Lindås, Ljungarps socken, Älvsborgs län. Rågångsåtgärd 1735. Akt 06-öre-2
Ledshestra gästgivaregård. Storskifte 1820. Akt 06-bot-29.
Mårtenstorp. Mätning 1911. Akt 06-öre-29.
Mossebo. Övrigt 1825. Akt 06-öre-12.
Nissaströmmen. Geografisk karta. Nissan, Unnaryd bergsgård 1, Hallands länsgräns, 1687. Akt 06-läh-34.
Norra Unnaryd. Storskifte 1842. Akt 06-nun-24.
Plombo 1,2. Rågångsåtgärd 1789 / Mårtenstorp och Alabo 1786, 1788. Akt 06-öre-9.
Ryd. Storskifte 1815 (1814). Akt 06-mul-18.
Sevdabo. Storskifte 1825 (1824). Akt 06-ara-15.
Sevdabo. Laga skifte, stängseldelning 1843 (1842). Akt 06-ara-37.
Skog. Mätning, 1860. Konceptkarta. Akt 06-käl-1. (anges i akten överflyttad till Öreryds socken nr 4).
Källeryd, Svalås, Gjöhestra och Skog. Mätnings/Rågångsåtgärd över utägor, 1824 (1821-1823). Akt 06-käl-8.
Stora och Lilla Bosarp samt Hjeltabo. Rågångsåtgärd 1834. Akt 06-nun-17.
Sännäs, Isberga. Rågångsåtgärd 1812. Akt 06-vil-13.
Unnaryd. Skattläggning. 1722. Akt 06-nun-2.
Villstads kyrkby. Storskifte på utägorna 1814. Akt 06-vil-18.
Villstads Prästgård och Klockaregård. Mätning 1783. Akt 06-vil-4.
(Öreryd) Delning 1703. Akt 06-öre-1.

LANTMÄTERISTYRELSENS ARKIV

Algustorp nr 1. Laga skifte 1866. Akt E 67-2:1. Källeryds socken.
Arvidabo nr 1-2. Storskifte 1817. Akt E5-3:1. Angerdshestra socken.
Bosarp nr 1-2. Laga skifte 1853. Akt E79-3:4. Mulseryds socken
Fagerhult. Storskifte 1815. Akt E6-8:1. Angerdshestra socken.
Fållinge. Storskifte 1786. Akt E 125-13:1. Villstads socken.
Gislaveds bys utmark. Storskifte 1786. Akt E22-8:1. Båraryds socken.
Hacklarsbo. Storskifte 1803. Akt E81-5:1. Angerdshestra socken.
Högakull nr 1. Avmätning 1726. Akt E125-20:1. Villstads socken.
Jära Södergård nr 1, 2. Laga skifte 1848 (1843). Akt E 79-11:3. Mulseryds socken.
Jönköpings län. Geografisk karta 1679. Akt E 22.
Kappeled nr 1. Storskifte på inägor 1815. Akt E125-25:1. Villstads socken.
Källeryd nr 1. Avmätning 1821. Akt E 67-8:1. Källeryds socken.
Ledshestra nr 1-2. Storskifte 1819. Akt E16-27:1. Bottnaryds socken.
Mo härad. Geografisk karta 1674. Akt E16.
Mo härad, Geografisk karta 1676. Akt E20.
Mårtenstorp nr 1. Rågångsbestämning 1786. Akt E140-7:1. Öreryds socken.
Nissan. Hallands län. Geografisk karta 1688. Akt M10.
Nissaströmmen. Renovation 1737 av karta avmätning Nissaströmmen 1687 samt karta avmätning, del av Nissaströmmen, 1737. Akt E41.
Skog nr 1. Geometrisk avmätning 1760. Akt E67-12:1. Källeryds socken.
Villstad nr 1-2. Storskifte 1813. Akt E125-59. Villstads socken.
Västbo härad. Geografisk karta 1690. Akt E35.
Unnaryd 1-5. Delning av skog 1811. Akt E 86-22:2. Unnaryds socken.
Öreryd, Avmätning 1735. Akt E140-9:1. Öreryds socken.

RIKETS ALLMÄNNA KARTVERKS ARKIV

Generalstabskartan Landeryd J243-19-1.
Ekonomiska kartor:
Angerdshestra 1954, JI33-6d9h56.
Jära 1954, JI33-7d0h56.
Källeryd 1954, J133-6d3e56.
Mossebo 1960, J133-6d6e62.
Mulseryd 1954, JI33-6d9g56.
Nissafors stn 1954, J133-6d3d56.
Tranhult 1954, J133-6d8i56.
Villstad 1953, JI33-5d8b56.
Öreryd 1954, J133-6d5e56.

Bexell, Sven Petter. *Hallands historia och beskrivning*, Andra delen. Utgiven av tidningen Hallands redaktion1931. Elektronisk utgåva/Projekt Runeberg.
Hallands historia, del 2 http://runeberg.org/hallhist/

Fornsök/FMIS/ Riksantikvarieämbetet (RAÄ).
http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html

Gislaved energi
http://www.gislavedenergi.se

Historiskt-geografiskt och statistiskt lexikon öfver Sverige. 1859-1870. Digital upplaga Projekt Runeberg. http://runeberg.org/hgsl/
Spaafors http://runeberg.org/hgsl/7/0237.html

Skånska Energi
https://vattenkraft.info/?id=1362

Svenska akademiens Ordbok /SAOB
Hejderidare http://g3.spraakdata.gu.se/saob/show.phtml?filenr=1/94/224.html
Odalskvarn http://g3.spraakdata.gu.se/saob/show.phtml?filenr=1/171/209.html

Vattenkraftverket i Bölaryd
http://www.skanska-energi.se
http://www.skanska-energi.se/Investerare/Pages/Pressrelease?releaseid=708413

Villstad kvarn Film
https://www.youtube.com
https://www.youtube.com/results?search_query=villstsads+kvarn

Wikipedia
https://sv.wikipedia.org/wiki/Portal:Huvudsida

Länsstyrelsen
i Jönköpings län