

Skeppsholmsbron

Bron över till Skeppsholmen byggdes åren 1859–62 och blev den första bron av smitt och valsat järn i Stockholm. Bron, som består av en fackverkskonstruktion av järn vilande på granitpelare, konstruerades av majoren vid väg- och vattenbyggnadskåren Gustaf de Geer. Järnkonstruktionen levererades av Motala Mekaniska Verkstad och bron kom att bli en föregångare bland stadens järnbroar.

Då Statens fastighetsverk började projektera det nya Moderna museet på Skeppsholmen stod det klart att den över 100 år gamla bron inte skulle hålla för transporter i samband med bygget. En ny provisorisk bro byggdes parallellt med den gamla och Skeppsholmsbron med sin körbana av träplankor överläts till cykel- och gångtrafik. Då bygget vid Moderna museet är avslutat kommer den provisoriska bron att rivas och den gamla Skeppsholmsbron att byggas om så att den klarar dubbelriktad trafik. Bron breddas med 90 cm genom att granitpelarna som bron vilar på görs bredare. Det valsade smidesjärnet byts mot en stålkonstruktion som i detalj bevarar den gamla brons utseende.

Det vore i dag otänkbart att bygga om bron på ett sätt som skulle förändra dess karaktär, då vi idag tycker att bron utgör ett omistligt inslag i stadsbilden. Men så har det inte alltid varit. Erik Asklund skriver i sin bok om Skeppsholmen 1950:

«Nog utgör denna bro en av de träkigaste och fulaste». Han citerar också kåsören och målaren Wohlfahrts som i en tidningsartikel från året för brons tillkomst gav röst åt folkopinionen:

«... smaklösheten hos bron med sina afskurna granitstammar har gifvit anledning till förklaringar om konstruktionen och därmed sammanhängande orsaker, till exempel det fula staketet, som bildar sidobåsen för gående. Godt och wäl, men man kan äfven konstruera med smak ...»



Skeppsholmsbron är i dag i så dåligt skick att den snart inte ens kan användas för cykel- och gångtrafik.

I samband med den marinarkeologiska undersökningen av botten i Skeppsholmsundet inför arbetet med att bredda granitpelarna fann man spår och rester av den nuvarande brons föregångare.

Då man på 1630-talet beslöt att örlogsstationen skulle flyttas över från nuvarande Blasieholmen till den ö som i dag kallas Skeppsholmen uppstod också behovet av en fast broförbindelse med ön. Sundet var både djupt och brett och bygget blev både komplicerat och långdraget. Senast 1645 stod emellertid den första primitiva träbron färdig. Den höll den för sin tid imponerande längden av över 200 meter och var försedd med en vindbrygga för att mindre fartyg och båtar skulle kunna komma igenom.

Den livliga byggnadsverksamheten för örlogsstationen medförde att bron utsattes för mycket kraftigt slitage och trots upprepade reparationsförsök ansågs bron mindre än 50 år efter sin till-

komst så förfallen 'att man ej säkert kunde gå över den'.

År 1699 beviljade Kungl. Maj:t medel för brons iståndsättande. Överintendenten Nicodemus Tessin d.y. höll själv uppsikt över arbetet och omfördelade materiel från byggandet av Stockholms slott för att bron snabbt skulle kunna bli färdig. Det tycks dock ha varit omöjligt att hålla bron i gott skick någon längre tid. Under hela 1700-talet och början av 1800-talet lappar man och lagar på bron med jämna mellanrum bara för att efter några år åter finna den 'äventyrlig och bofällig'.

Den 12 juni 1822 rasade en häftig brand på Blasieholmen som ödelade den gamla Holmkyrkan av trä som låg på nuvarande Nationalmuseums plats. Även den skrangliga träbron över till Skeppsholmen antändes av elden och totalförstördes. Under sommaren 1822 färjades trafiken över till holmen på två sammanbundna kanonjollar, men redan under hösten hade man en provisorisk flottbro färdig. Den kom på provisoriska broars vis att bli ganska långvarig; inte förrän 1858 beviljades pengar till uppförandet av en permanent järnbro på stenfundament.

Den bron har nu också tjänat ut. Smidesjärnkonstruktionen är svårt sönderrostad och flera oberoende experter som Fastighetsverket anlitat har konstaterat att den inte går att rädda. Även om man i framtiden bara skulle tillåta gångtrafik över bron så skulle den ändå behöva demonteras i sina minsta beståndsdelar och sedan åter sättas i hop med mer än hälften av stålkonstruktionen utbytt. Det skulle innebära ett oerhört tidskrävande arbete som knappast ens går att kostnadsberäkna. Den bro som nu kommer att projekteras blir till det yttre identisk med den nuvarande bron och kommer förhoppningsvis att hålla betydligt längre än sina föregångare. ■

Den bron har nu också tjänat ut. Smidesjärnkonstruktionen är svårt sönderrostad och flera oberoende experter som Fastighetsverket anlitat har konstaterat att den inte går att rädda. Även om man i framtiden bara skulle tillåta gångtrafik över bron så skulle den ändå behöva demonteras i sina minsta beståndsdelar och sedan åter sättas i hop med mer än hälften av stålkonstruktionen utbytt. Det skulle innebära ett oerhört tidskrävande arbete som knappast ens går att kostnadsberäkna. Den bro som nu kommer att projekteras blir till det yttre identisk med den nuvarande bron och kommer förhoppningsvis att hålla betydligt längre än sina föregångare. ■

Hans Landberg