



Norrbro och Strömparterren

Framsidas målning:

Anna Palm: Utsikt över Strömmen mot Slottet
från Södra Blasieholmshamnen, 1890-talet
beskuren (originalets storlek 122 x 58 cm),
akvarell, INV NR SSM 0002325 (K 105)

Stockholms Stadsmuseum augusti 2006
Samlingsavdelningen/Faktarumsenheten

Klas Lundkvist

e-post:
klas.lundkvist@stadsmuseum.stockholm.se
telefon: 508 31 712

Innehåll

Uppdraget.....	3
Sammanfattning	4
Platsens betydelse i staden och landet	4
Norrbro idag.....	5
Gällande planer och lagstiftning	7
Kunskapsläget.....	7
Kartor över Norrströms, Helgeandsholmens och broarnas utveckling	8
Helgeandsholmen fram till slutet av 1600-talet.....	10
De första Norrbroförslagen	14
1600 talets nya träbroar.....	15
Brosituationen i Stockholm vid mitten av 1700-talet	16
Bygget av Norrbro	22
Strömparterren	30
Norrbrobasaren	36
Rivningarna på Helgeandsholmen	42
Riksbyggnaderna.....	44
Litteraturlista.....	46

Uppdraget

Stockholms Trafikkontor planerar för en omfattande renovering av Norrbro. Åtgärderna innebär grundförstärkning, tätning och fasadrenovering av delen över Helgeandsholmen samt förnyelse av kör- och gångtytor över hela Norrbro. I planeringen ingår även en översyn av Strömparterrens parkyta. Stockholms stadsmuseum har av Trafikkontoret genom Åsa Larsson, projektledare Norrbro, och Bodil Hammarberg, projektledare Strömparterren, fått i uppdrag att söka fram och sammanställa dokumenterade historiska skeden och fakta avseende Norrbro och Strömparterren.

Rapporten har skrivits av antikvarie Klas Lundkvist vid Stadsmuseets Faktarumsenhet. Arbetet har genomförts i form av litteraturstudier och arkivsökningar för bildmaterial. Författaren har 2004 tagit fram motsvarande historiska sammanställning för Gustav Adolfs torg med anledning av torgets förnyelse: "Gustav Adolfs torg – en central plats i stadens historia", vilken finns tillgänglig på: www.stockholmskallan.se, där även denna rapport kommer att finnas tillgänglig.

Belysningshistoriken för Gustav Adolfs torg, Norrbro och Strömparterren är särskilt sammanställd av etnologen och teknikhistorikern Jan Garnert på uppdrag av Trafikkontoret 2006.

Denna historiska sammanställning är en kunskapskälla och referensram för de personer som arbetar med utredning, planering och projektering för Norrbro och Strömparterren. Den kan också läsas av stadens beslutsfattare för en fylligare bakgrundsteckning till Norrbroprojektet eller av andra personer som har ett intresse för stadens historia och förändringar.

Sammanfattning

Nuvarande Norrbro stod klar 1807 efter en lång och slingrig tillkomsthistoria. 1756 togs beslut om att bygga en bro över Norrströms södra gren. Bygget påbörjades men kom inte längre än att brofundamenten uppfördes. Under flera år stod bygget i praktiken stilla då krafterna i stället riktades mot ordnandet av Norremalmstorget (nuv. Gustav Adolfs torg) och uppförandet av operan.

Efter att de utförda delarna och delar av de äldre träbroarna raserades av vårfloden 1780 blev läget akut och 1781 beslutades om uppförandet av stenbroar över båda strömgrenarna och över Helgeandsholmen. Bygget av den norra delen startade 1787 och avslutades 1796. Därefter följde arbetet med delen över Helgeandsholmen och delen över den södra strömgrenen (den blivande Stallkanalen). Arbetena med den södra bron avslutades 1805 och bron i sin helhet stod klar 1807.

1807-1810 iordningställdes en hamnplats på den halvcirkelformade ytan öster om brons passage över Helgeandsholmen. Här inrättades 1832 den park med restaurangverksamhet som fick namnet Strömparterren.

1838-39 uppfördes Norrbro-basaren på brons västra sida över Helgeandsholmen. Basaren blev ett viktigt stråk i stadens sociala, kulturella och kommersiella liv. Efter att riksbyggnaderna tillkommit revs basarbyggnaden 1903 för iordningställandet av platsen framför Riksdagshuset.

Inför planerna att bygga ett underjordiskt garage under Riksplan genomfördes i slutet av 1970-talet en stor arkeologisk utgrävning av området. Undersökningarna innefattade dock inte själva Norrbro. 1986 öppnades Stockholms Medeltidsmuseum i de lokaler som iordningställdes i anslutning till den stadsmur som kom fram under utgrävningarna.

Platsens betydelse i staden och landet

Helgeandsholmen och Norrbro ligger central i staden och utgör den sammanbindande länken mellan den ursprungliga stadskärnan och det omland vars närmaste delar successivt blivit en integrerad del av staden. Längre utgjorde passagen över Helgeandsholmen och de under olika skeden existerande Norrbroarna den enda landförbindelsen norrut. Denna enda landförbindelse har i dagsläget utvecklats till sju broförbindelser, till detta kommer broarna för järnvägen och tunnelbanan. En utveckling som ständigt fortgår.

Läget i omedelbar anslutning till det kungliga slottet har gett platsen en central roll i ett riksperspektiv.

Tillkomsten av riksbyggnaderna vid förra sekelskiftet gav platsen en än mer symbolisk betydelse som landets centrum med den omedelbara kopplingen mellan statsmaktens olika delar.

Det representativa ordnandet av slottets omgivning har inneburit både hinder för och gett förutsättningarna för genomförandet av de mer konkreta praktiska stadsplane- och trafiklösningarna. Närheten till statsmakten har också medfört att planeringen och byggandet på platsen varit ett tvisteämne mellan staten och stadens styrande och emellanåt bidragit till att olika planeringsfrågor tagit lång tid att genomföra.



Norrbro och Strömparterrens plats i staden
Skala 1:10 000, Stockholms Stadsbyggnadskontor.

Norrbro idag

Norrbro är Stockholms enda kvarvarande stenvalvbro. Totala längden är 190 meter och bredden är 19 meter. Norra Norrbro består av tre valv med fria spännvidder om cirka 16 meter (de tre valven skiljer sig något åt sinsemellan). Södra Norrbro består av ett valv med 19 meters spännvidd.

Valven är slagna av roslagssandsten och lagda i bruk. Fasaderna är klädda med granit. Vattenkaskaderna är utförda i kolmårdsmarmor. Räckenas balusterdockor är av gjutjärn och tillverkade vid Bergsunds mekaniska verkstad.

Trottoarerna, Stockholms första, var ursprungligen 6 alnar (ca 3,6 meter) breda men minskades 1928 något till förmån för körbanans bredd. Från början var trottoarerna belagda med stenhällar och körbanan med gatsten.

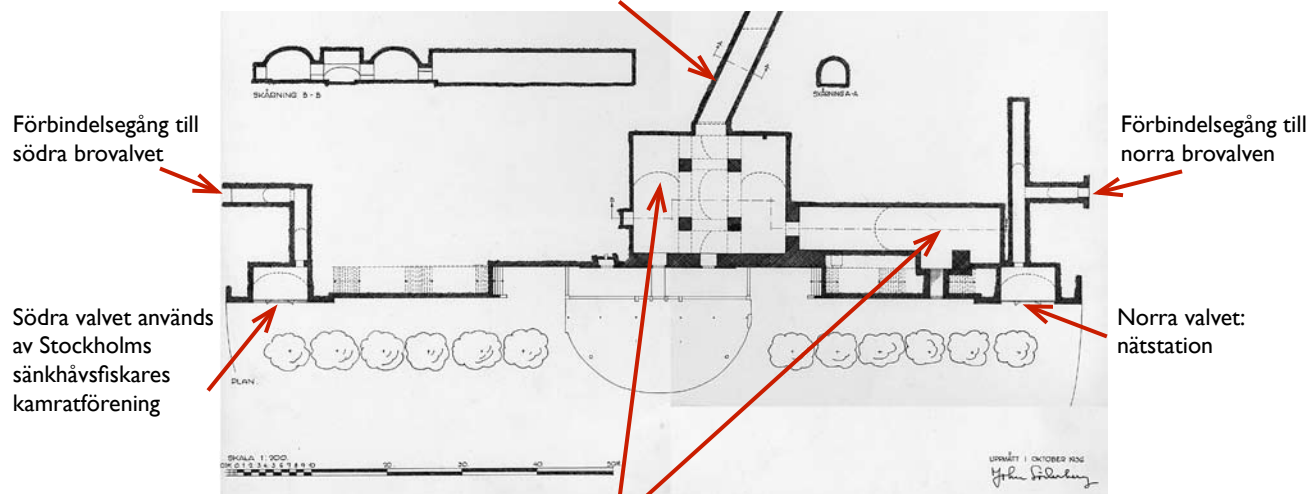
Vid bygget av bron anlades ett antal välvda utrymmen under körbanan. Dessa framgår av den uppmättningsritning som Stockholm Stadsmuseum lät utföra 1936. De övriga volymerna under Norrbros körbana över Helgeandsholmen är i dagsläget inte kända.

De centrala valvutrymmena under Norrbro på Helgeandsholmen används idag som entré och personalutrymmen av Stockholms medeltidsmuseum och som ekonomiutrymmen av Café Strömparterren. Det tidigare kanalvalvet fungerar som förbindelsegång mellan museets entré och utställningslokalerna.

Det norra valvet är idag nätstation och det södra valvet används av Stockholms sänkhävsfiskares kamratförening. I Strömparterrens nordvästra hörn finns sedan 1982 en hiss.

Gångarna som leder till brovalven var avsedda för att nå de fasta fiskeanordningarna under valven och vilka togs bort redan på 1820-talet.

Tidigare kanalvalv: förbindelsegång till Medeltidsmuseets utställningar



De centrala valven används av Stockholms Medeltidsmuseum för entré- och personalutrymmen och som ekonomiutrymmen av Café Strömparterren

Uppmåtningsritning 1936: skala 1:1000, Stockholm Stadsmuseum, Johan Söderberg



Norrbro och det nyuppförda riksdagshuset. Bilden beskuren, 1905, fotograf okänd; SSM C 2250.

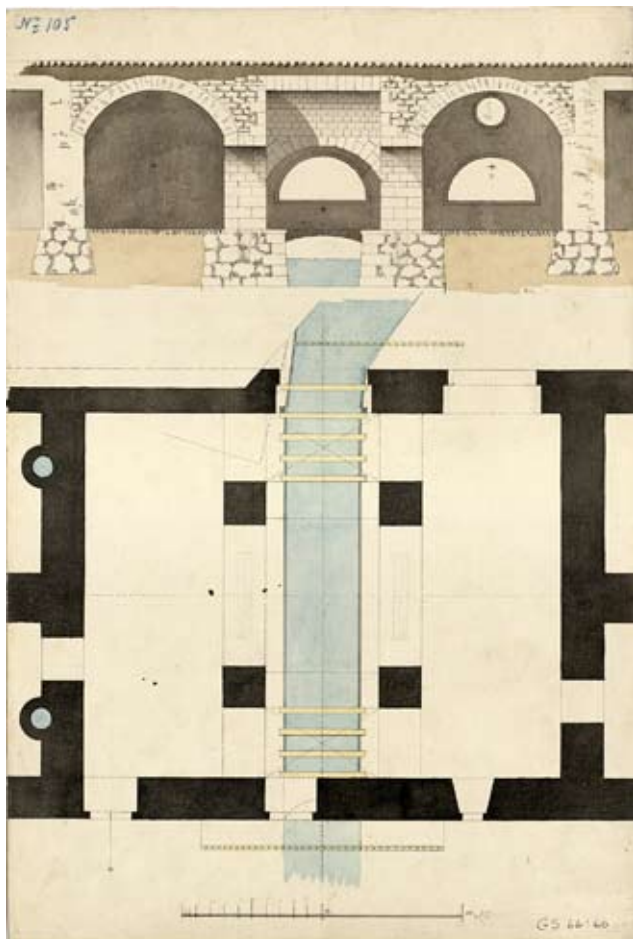


Norrbro från väster efter riksdagshusets tillkomst. Bilden beskuren, ca 1905, fotograf okänd; SSM CF 102.

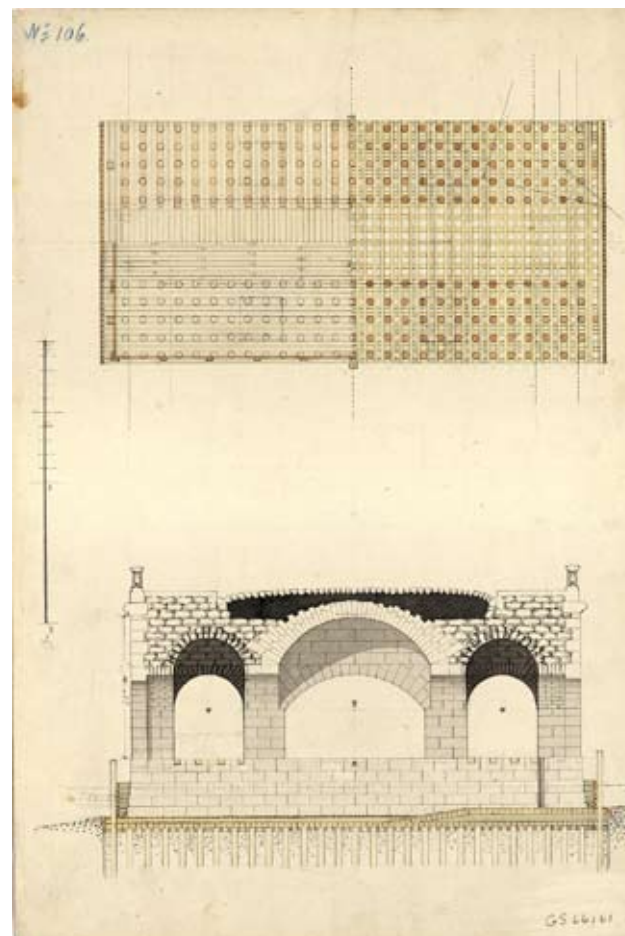


Södra valvet från Strömparterren. Utan år, fotograf okänd; SSM F 86 122.

I Stadsarkivet finns ett par fantasieggande ritningar som antyder att det kan finnas utrymmen som idag inte är kända. Tyvärr är informationen kring dessa ritningar ytterst knapphändig, t ex så finns inga årtal på dem.



Norrbrö: längdsektion och plan (SSA GS 66:60)
Ritningen visar de valv där idag Medeltidsmuseet har sin entré.
Till vänster (= mot söder) och överst till höger (= mot norr)
antys rumsbildningar som idag inte är kända.



Norrbrö: grundläggning och tvärsektion (SSA GS 66:61).
Sektionen visar, utöver information om grundläggning och brobanans utförande, en
brobyggnad som har fasader åt båda sidorna.

Gällande planer och lagstiftning

Riksintresseområde enligt Miljöbalken

Norrbro ligger inom riksintresseområdet Stockholms innerstad med Djurgården. Norrbro eller Helgeandsholmen nämns inte explicit i den generella beskrivningen av riksintressområdet. Att ett område är riksintresse för kulturmiljövården innebär, enligt Miljöbalken (SFS 1998:808, 3 kap, 6 §), att området så långt som möjligt skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön.

Översiktsplanen

I Översiktsplanens dokument *Kulturhistoriskt värdefulla miljöer* (1999) sägs under rubriken *Följande miljöer och drag i staden ingår i riksintresset*:

Helgeandsholmen. Här uppfördes riksbyggnaderna 1894-1906 som en imponerande manifestation och symbol för landets styrelseskick. (s. 151)

I *Stockholms Byggnadsordning - ett förhållningssätt till stadens karaktärsdrag* som är en del av Översiktsplanen och ska utgöra en vägledning vid förändring i den byggda miljön sägs under rubriken *Broar* (s. 107):

Stadens många öar medförde tidigt att träbroar byggdes över strömmar och vatten. Tillsammans med kajer och slussar var de en av de viktigaste offentliga byggnadsuppgifterna. På 1700-talet började konstfullt utformade valvbroar i sten att bli ett av de stora elementen i stadsrummet, som Norrbro.
/.../

Broar har en viktig uppgift att länka samman men också att understryka och förtydliga vattenrum, öar och nivåskillnader i landskapet. Broar kan både förbinda och skärma av. De kan visuellt sluta vattenrum och bilda portiker in till ett nytt vattenrum. Stockholm har flera vackra broar som understryker och förstärker stadslandskapets kvaliteter. /.../

FÖRHÅLLNINGSSÄTT

/.../

Äldre värdefulla broar bibehålls tydliga i stadsbilden.

Gällande plan

Den gällande planen, plan 7878 som antogs av kommunfullmäktige 1980 och vann laga kraft 1981, upprättades med anledning av de förestående ombyggnaderna av Riksbyggnaderna. I planen sägs för Norrbro ingenting utöver att det är ”vattenområde som får byggas över, specialområde”. För Strömparterrens del anges endast att det är parkmark.

Fornlämningsområde 103

Helgeandsholmen ligger inom fornlämningsområde 103 som omfattar Gamla stan och delar av malmarna där kulturlager och arkeologiska lämningar från medeltiden och framåt kan förekomma. Området innefattar även stadens vatten. Gräns enligt Riksantikvarieämbetets beslut den 27 augusti 1997. Alla fornlämningar kända eller okända inom området omfattas av det generella skydd som 2 kap i KML (lagen om kulturminnen; 1988:950) ger.

Kunskapsläget

Denna studie är baserad på litteratur och bildmaterial (konst och fotografier) i Stockholms stadsmuseums samlingar (SSM) samt ritningar och kartor i Stockholms stadsarkiv (SSA).

Studien fokuserar på själva Norrbro och brons ”förhistoria” som tar sin början i mitten av 1600-talet samt Strömparterrens historia från tillkomsten på 1830-talet. Helgeandsholmens allmänna äldre historia skildras kortfattat för att ge en bakgrund.

Helgeandsholmens historia finns väl belyst i *Helgeandsholmen - 1000 år i Stockholms ström* (1982) som gavs ut efter de stora arkeologiska utgrävningarna som genomfördes i slutet av 1970-talet.

Det äldre arkivmaterialet är basen i L M Bååths tvåbandsverk *Helgeandsholmen och Norrström* från 1916 respektive 1918. Bååth är dock inte helt lättillgängligt med sitt emellanåt något ålderdomliga och snåriga framställningssätt. Norrbros tillkomst är här väl belyst, om än inte i en samlad framställning.

Biografierna om arkitekterna Johan Eberhard Carlberg, Carl Fredrik Adelcrantz och Erik Palmstedt (alla utgivna i Stockholms stads monografiserie) ger goda skildringar av deras respektive insatser i arbetet med Norrbro.

Ragnar Josephsons *Tessins slottsomgivning* (1925, nyutgåva 1992) ger en presentation av Tessins helhetsvision för slottets omgivningar där Norrbro utgör en integrerad del. En modernare och mer lättillgänglig framställning av dessa frågor finns i Johan Mårtelius uppsats *Rikets huvudplats - Stockholm kring Norrbro* (1998)

Brobyggandets historia i Sverige finns det inga standardverk om. Fredrik Schütz', tidigare gatudirektör i Stockholms stad, bok *Från fornborgar till flygfält - ur anläggningsarbetenas historia i vårt land* (1978) är därför av stort värde. Boken innehåller ett avsnitt om Norrbro där viktiga delar av brons byggnadstekniska frågor belyses.

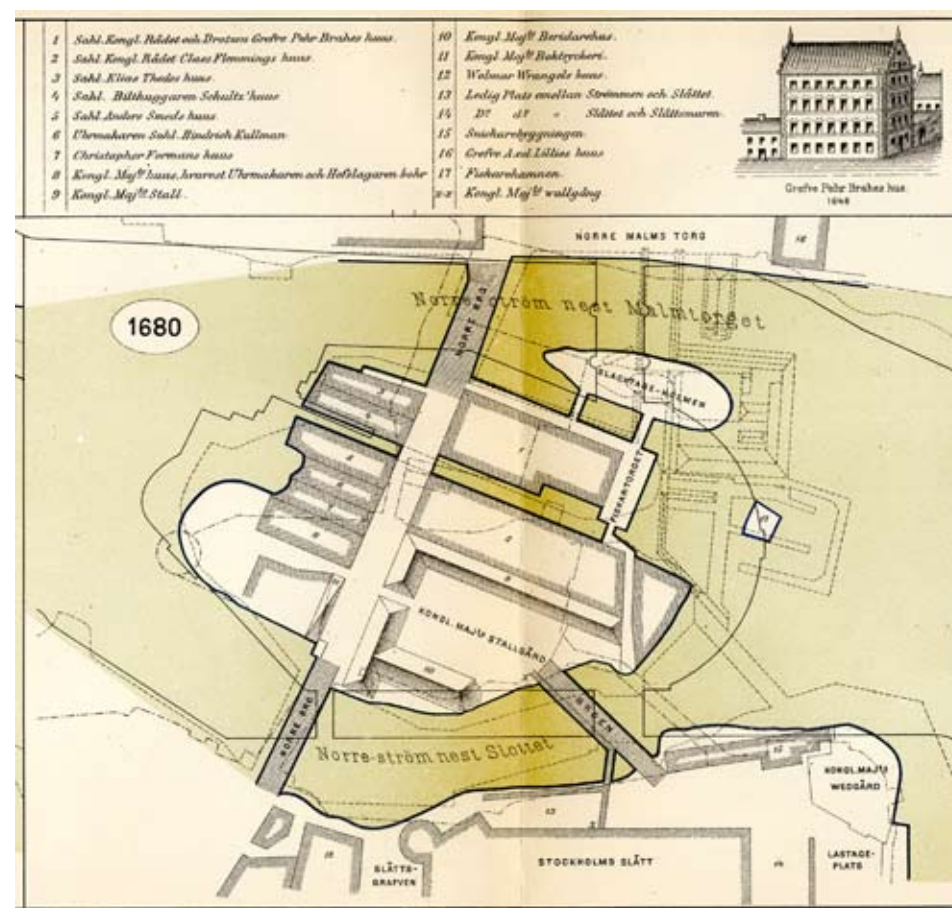
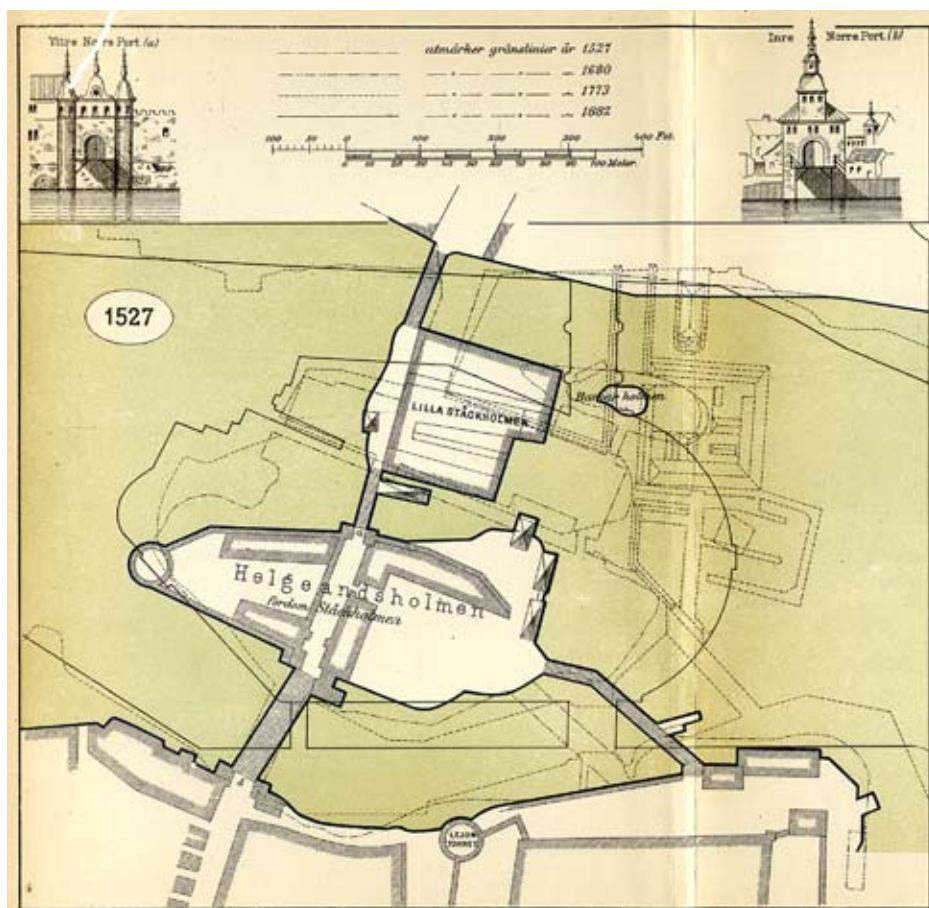
Håkan Sidhs (konstruktör och civilingenjör väg och vatten vid KFS AnläggningsKonstruktörer AB), opublicerade rapport *Norrbro, historik och inventering av nya element* (2005) har varit till god hjälp.

Om själva nya Norrbro och Strömparterren finns det inte mycket skrivet. Det sociala, kulturella och kommersiella livet på Norrbro och Strömparterren har Mårten Rasch skrivit om i fem små häften utgivna av Sällskapet Bokvännerna 1972. Dessa är journalistiska alster i en lättsam kåserande stil som ger en viss inblick i livet på Norrbro och Strömparterren under 1800-talet och 1900-talets första decennier.

Kartor över Norrströms, Helgeandsholmens och broarnas utveckling

I den utredning som V. E. Lilienberg gjorde för Stockholms stad 1891 om strömmarna i Stockholm finns en kartsammanställning över utvecklingen av Stockholms ström och Helgeandsholmen som på ett pedagogiskt sätt visar på förändringarna över tid.

Kartorna visar situationen år 1527, 1680 och 1763 samt 1888. Notera att några benämningarna på kartan för 1527 "Lilla Stäckholmen" och "Barkareholmen" samt "Helgeandsholmen - fordom Stäckholmen" är felaktiga. I det första fallet är namnen omvända mot den i dag vedertagna ståndpunkten. Helgeandsholmen har aldrig benämnts "Stockholmen". Det är även oklart på vilket material kartan för 1527 är baserad på.



1527, 1680 och 1773 - JEMFÖRANDE PLANER AF NORRSTRÖM UNDER OLIKA TIDEHVARF;
Plansch VI. ur: Lilienberg, V. E: **Om strömmarna i Stockholm - undersökningar och beräkningar**
Stockholms stadsfullmäktige 1891.

Helgeandsholmen fram till slutet av 1600-talet



Stockholm från Brunkebergsåsen vid medeltidens slut:

Till vänster om slottet syns vedgården. Holmen mellan slottet och Normalm är Lilla Stockholm(en), strax till höger om holmen ligger Norrekvarn. På Norrmalmsidan, vid platsen med grinden ligger Sandbron, senare Norremalms torg/Malmtorget - i dag Gustav Adolfs torg. Framför/nedanför Storkyrkan syns stadsmuren, Norreport och gamla Norrbro. Byggnadskomplexet i mitten visar en rad av slottets ekonomibyggnader, bland annat slakthus, bryggeri och spannmålshus.

Frantz Hogenberg: Stockholm från norr och från söder kolorerat kopparstick 1580-talet; beskuren, endast delen från norr visas här, SSM0011736/SSM0011839 (K 886).

Topografin och namnen på holmarna

Första belägget av namnet Helgeandsholmen är från 1320. Vid de arkeologiska utgrävningarna i slutet av 1970-talet framkom att huvudön Helgeandsholmen under tidig medeltid bestått av två olika holmar. Holmarna mellan den ursprungliga Helgeandsholmen och Sandbron (nuv. Gustav Adolfs torg) tillhörde under medeltiden Klara kloster och tillföll efter reduktionen kronan. Holmen norr om Helgeandsholmen som gamla Norrbro passerade över kallades under medelti-

den Barkareholmen, ett namn som anger att det funnits garveriverksamhet här i och med att bark är en viktig råvara vid lädergarvning. Även benämningen Klosterholmen har använts för denna holme.

Den lilla holmen öster om denna kallades Stockholm(en) eller Lilla Stockholm. Holmen omtalas med namn först på 1500-talet. På 1600-talet benämns den Bryggeriholmen efter ett mellan 1641 och 1645 här fungerande bryggeri och senare Slaktareholmen efter det stora slakteriet. Stockholm var under 1600-talets första decennier inbyggd i den så kallade Lådmaka-

regården men blev återigen en friliggande holme då verksamheten avvecklades. Stockholm försvinner i och med bygget av nuvarande Norrbro.

Helgeandshuset

Helgeandshuset var en välgörenhetsinrättning organiserad som en from stiftelse för vård av fattiga sjuka och stod under magistratens, d v s rådets, uppsikt och beskydd. Även resande och åldringar togs emot. Borgare i staden kunde testamentera sin egendom till

Helgeandshuset och på så sätt komma i åtnjutande av en tryggad ålderdom. Genom testamenterade egendomar och donationer blev Helgeandshuset en stor jordägare i trakterna runt Stockholm.

Helgeandshuset uppfördes troligen i slutet av 1200-talet och omnämns första gången 1301. Det brann ner omkring 1410 men återuppfördes på samma plats. 1531 låter Gustav Vasa flytta Helgeandshusets verksamhet till Riddarholmen. Helgeandshustomten var belägen strax innanför yttre Norreport på gamla Norrbros östra sida. På delar av Helgeandshusets område uppfördes senare de kungliga stallarna, vilka låg här fram till rivningarna för riksbyggnaderna vid 1800-talets slut. Under en mellanperiod på 1600-talet låg även det kungliga mynthuset på denna plats.

Komplexet omfattade flera byggnader med sjuksal och kyrka centralt omgivet av bostads- och ekonomibyggnader samt en egen kyrkogård på holmen.

Hur byggnaderna såg ut finns det inga säkra bevis på. De senmedeltida avbildningar som finns ger bara en schematisk bild av anläggningen. Det är dock troligt att de hade likheter med andra motsvarande anläggningar som t ex det bevarade Helgeandshuset i Bremen från 1280-talet.

Norrbro och Norrbrogatan

Gamla Norrbro och Norrbrogatan gick från nuvarande Mynttorget och till nuvarande Gustav Adolfs torg där det ursprungliga brofästet låg ungefär vid Sofia Albertinas palats (idag Utrikesdepartementet).

De första broarna som band samman stadsholmen med nuvarande Norrmalm bör ha tillkommit i samband med Stockholms grundande i mitten av 1200-talet. Det första skriftliga omnämnandet av Norrbro är från 1288. Från 1318 finns vindbryggor omnämnda. Det var ursprungligen inte i första hand en bro för sta-

dens behov utan en landsvägsbro som utgjorde en del i det vägsystem som band samman härader och landskap.

Allmänna stadslagen från mitten av 1300-talet slår i Byggningsbalken fast ansvarsfördelningen mellan de sex köpstäderna, utöver Stockholm: Arboga, Enköping Sigtuna, Strängnäs, Västerås och Uppsala, som hade att stå för Norrbros underhållskostnader.

Norrbro var under medeltiden som de flesta andra broar av trä. Träbroar sågs, trots kostnaderna för återkommande reparationer, som det mest lämpliga ur försvarssynpunkt då dessa snabbt kunde rivs och göras obrukbara för en annalkande fiende.

Under 1500- och 1600-talen ifrågasätter de omkringliggande städerna alltmer om de är skyldiga till att bidra till Norrbros underhållskostnader. En rättslig prövning sker 1624 men leder inte till någon lösning. Problemet hanteras genom överenskommelser mellan kronan/staten och Stockholms stad som innebär att staten successivt tar över ansvaret från de andra städerna.

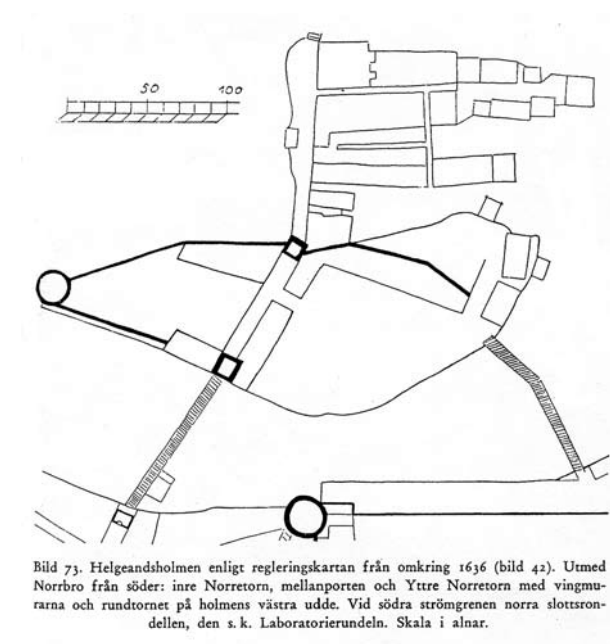
1641 får Helgeandsholmen en ny stadsplan. Fram tills dess hade Norrbros olika delar en bredd från 10 alnar till upp mot 20 alnar (1 aln = 0,5938 meter). Från 1636 börjar gatunätet på malmarna att regleras under ledning av Klas Fleming och Anders Torstenson. Helgeandsholmens läge och den självständiga stadsbildningen Norre förstadens införlivande med Stockholm 1635 medförde att hela Helgeandsholmen kom att ligga inom stadens gränser.

Fleming föreslår nu en bredd på 24 alnar för hela Norrbrogatan. Detta ska jämföras med att huvudgatorna på Norrmalm, bland annat Regeringsgatan getts en bredd på 15 alnar. De olika delarna av Norrbro hade tidigare inte heller legat i en rät linje. Utifrån sin egen tomts (se nästa sida under: Flemingska huset) geometri rätade nu Fleming ut Norrbro hela vägen från

Mynttorget till Malmtorget (Gustav Adolfs torg) till en sammanhängande rak linje.

Stadsportarna och befästningarna

Fram till 1400-talet baserades försvaret av staden främst på de befästningar som fanns på själva stadsholmen och av pålspärrar ute i strömmarna. Befästningarna på Helgeandsholmen tillkommer under 1400-talets början och förbättras successivt under detta sekel. Norreport omnämns första gången 1409 och syftar då på inre Norreport. Yttre Norreport omtalas i källorna först på 1460-talet men porten är då inte nyuppförd. Till en början hade endast inre Norreport torn, senare blir även yttre Norreport försett med torn.



Ur: Hansson, Hans **Stockholms stadsmurar**
Stockholm 1956, Monografier utgivna av Stockholms stad 18,
s. 243.

Under 1500-talets början byggs muren ut och det västra tornet tillkommer. Senare under 1500-talet för-lorar befästningarna sin militära funktion. I samband med Klas Flemings reglering av Helgeandsholmen 1641 rivs yttre Norreport, vilken byggts om för civilt bruk så sent som 1624. Nu rivs även Mellanporten som var en del av de stallbyggnader som stod klara 1612 och knappast kan ha haft någon funktion ur för-svarssynpunkt. Inre Norretorn står kvar till 1672.

De kungliga stallarna

1535 inrättas det första kungliga stallet på Helgeands-holmen. Troligen fick den tidigare sjukstugan till en början fungera som stall. Mellan 1604 och 1612 får stallet sina första, för ändamålet, uppförda byggnader. Omkring 1640 ersätts stallet på Helgeandsholmen av ett nytt stall nära Jakobs kyrka. På stallets plats upp-förs nu i stället byggnader för Kungliga Myntet och Bergskollegiet. Redan efter några år föreslås dock att stallet ska flytta tillbaka till Helgeandsholmen men det dröjer till 1673 innan det nya stallbygget påbörjas ef-ter ritningar av Nicodemus Tessin d.ä. När stallet 1680 står klart är det betydligt mindre än det ursprungliga mer monumentala förslaget.

1696 eldhärjas det kungliga stallet men byggs ome-delbart upp igen, nu efter ritningar av Nicodemus Tes-sin d.y. Det nya stallet utvidgas mot norr och tar då i anspråk tomten för det på platsen tidigare belägna Flemingska palatset.

Det 1699 fullbordade stallet fanns, med en del för-ändringar, kvar fram till riksbyggnadernas uppförande runt sekelskiftet 1900. Stallets södra flygel revs i bör-jan av 1820-talet i samband med uträtningen av Stall-kanalens nya norra kajlinje. Vagnshusen mot Norrbro tillkom 1806.

Förutom stallarna fanns på Helgeandsholmen också många av slottets ekonomibyggnader.



Helgeandsholmen från öster, mitten av 1650-talet.

Erik Dahlbergs förlaga till plansch I:15 i bildverket *Suecia antiqua et hodierna* (se: www.kb.se/suecia) som gavs ut i början av 1700-talet. Dahlbergs skisser och förlagor visar ofta en mer realistisk bild än de slutliga graverade och tryckta bilderna.

Förklaringar: "B. die norder Port und Brucke. C. Die Muntze. D. herr Admiral Flemings haus. E. Herrn Grafen und Reichs Trüchsen, Graf Peter Brahen Palais. F. Königin Christine Triumpfort"

(A: Slottet [bortskuret på denna bild], B: Norreport och bron, C. Kungliga Myntet, D. amiral Flemings hus, E. greve Per Brahes hus, F. Drottning Kristinas triumfbåge).

Laverad blyertsteckning, beskuren. Bild 347 (detalj av bild 121), KB I:20 i: Dahlbergh, Erik, Wallin, Sigurd (red.), Axel-Nilsson, Göran (text) **Teckningarna till Suecia antiqua et hodierna i Stockholm**. Stockholm 1963.

Lådmakaregården

Lådmakaregården flyttade till Norrström i början av 1600-talet som en utvidgning av motsvarande verk-samhet på Norrmalm. Lådmakaregården var en kung-lig verkstad för tillverkning av lådor, d v s kanonla-vetter (kanonunderreden på hjul). Anledningen till lokaliseringen var med all sannolikhet vattenkrafts-behov för smidet. Anläggningen anlades på Barkare-holmen utanför Yttre Norreport och byggdes till stor del på pålar ute i vattnet och kom att innesluta även den mindre holmen Stockholm (också benämnd Lilla Stockholm(en)). 1645 rivs hela anläggningen och här uppförs det s k Gyldenklouska huset, senare övertaget av Per Brahe.

Flemingska och Gyldenklouska/Braheska husen

Flemingska huset

Riksamiralen Klas Fleming förvärvade 1637 tomten närmast norr om de kungliga stallarna och mynthuset och lät här uppföra ett hus som var något mindre än det senare byggda Gyldenklouska huset på norra grann-tomten. Fleming uppförde huset efter egna ritningar. Huset hade sin entré och huvudgavel mot Norrbrogatan och husets placering blev styrande för den reglering av hela Norrbrogatan och Helgeandsholmens bebyg-gelse som Fleming samtidigt lät genomföra. Då huset

existerade under en ganska kort period är de samtida avbildningarna få, men dessa visar ett hus i tysk-holländsk renässansstil. Huset stod kvar till 1696 då det köptes av kronan och revs för hovstallets utvidgning.

Gyldenklouska huset/Per Brahes hus

Från 1640 doneras en rad tomter till enskilda personer, oftast till personer med nära kopplingar till hovet och kronan. En sådan donation är den som statssekreteraren Anders Gyldenklou fick av drottning Kristina 1645. På tomten norr om den Flemingska tomten lät Gyldenklou bygga två hus. Gyldenklou sålde 1654 egendomen vidare till riksdrotsen Per Brahe. Huset uppfördes i holländskt renässansstil med trappgavlar och var sex fönsteraxlar långt, tre fönsteraxlar brett och fyra våningar högt. Huset framträder tydligt på flera av 1600- och 1700-talets stick och målningar tillsammans med det Flemingska grannhuset. Huset ärvdes av Anders Torstensson 1680. 1696 övertogs huset av kronan och efter slottsbranden 1697 användes huset av bland annat riksarkivet och antikvitetsarkivet samt husgeråds- och klädkammaren. Senare användes huset även av Kungliga Biblioteket och av Vetenskapsakademien. Från 1770-talet disponeras huset av stall- och hovbetjäningen. Trots andra ägare och annan användning levde benämningen greve Pers hus eller Braheska huset kvar länge. Huset revs slutligen 1815 och ersattes av en låg byggnad med selkammare och vagnshus tillhörande det kungliga stallet.

Kanalerna genom Helgeandsholmen

Söder om det Flemingska huset gick en äldre kanal genom Helgeandsholmen och mellan de Flemingska och Gyldenklouska husen gick en senare anlagd kanal. Kanalernas främsta syfte var att fungera som ”säkerhetsventil” vid högvattenperioder i Mälaren och därpå

följande starka flöden i strömmarna. På grund av landhöjningen hade kanalerna successivt förlorat sin funktioner. Den äldsta kanalen förlorade sin betydelse redan på 1600-talet men den senare tillkomna kanalen fungerade fram till slutet av 1800-talet och hade sitt utlopp i mittenlinjen av Strömparterren. Kanalerna fylldes igen i sina västligaste delar i samband med byggandet av riksbyggnaderna. Rester av kanalerna framkom under de arkeologiska grävningarna i slutet av 1970-talet. Den senare anlagda kanalens östra del utgör i dag Medeltidsmuseets förbindelsegång mellan entrén och utställningslokalerna.

Sammanfattning

På östra delen av den ursprungliga Helgeandsholmen låg under medeltiden Helgeandshuset, vilket gav holmens dess namn. Om holmen haft något namn före Helgeandshusets tillkomst är inte känt. 1531 låter Gustav Vasa flytta Helgeandshusets verksamhet till Riddarholmen. På platsen inrättas 1535 det kungliga stallet. Även en rad andra av slottets många ekonomibyggnader förlades till Helgeandsholmen. Mellan 1640 och 1680, då stallarna låg på Norrmalm, uppfördes ett mynthus på den tidigare stalltomten. Mynthuset revs i slutet av 1670-talet då det äldre Tessinstallet byggdes. Detta stod färdigt 1680, eventuellt med återanvänd murstomme. Stallet brann ner 1696 men återuppförs efter ritningar av Tessin d.y. och utvidgades mot norr, vilket innebar att det Flemingska huset revs. Kronan blev härmed ägare till hela östra Helgeandsholmen, där alla byggnader öster om Gamla Norrbrogatan.

De första Norrbroförslagen

Jean de la Vallées förslag

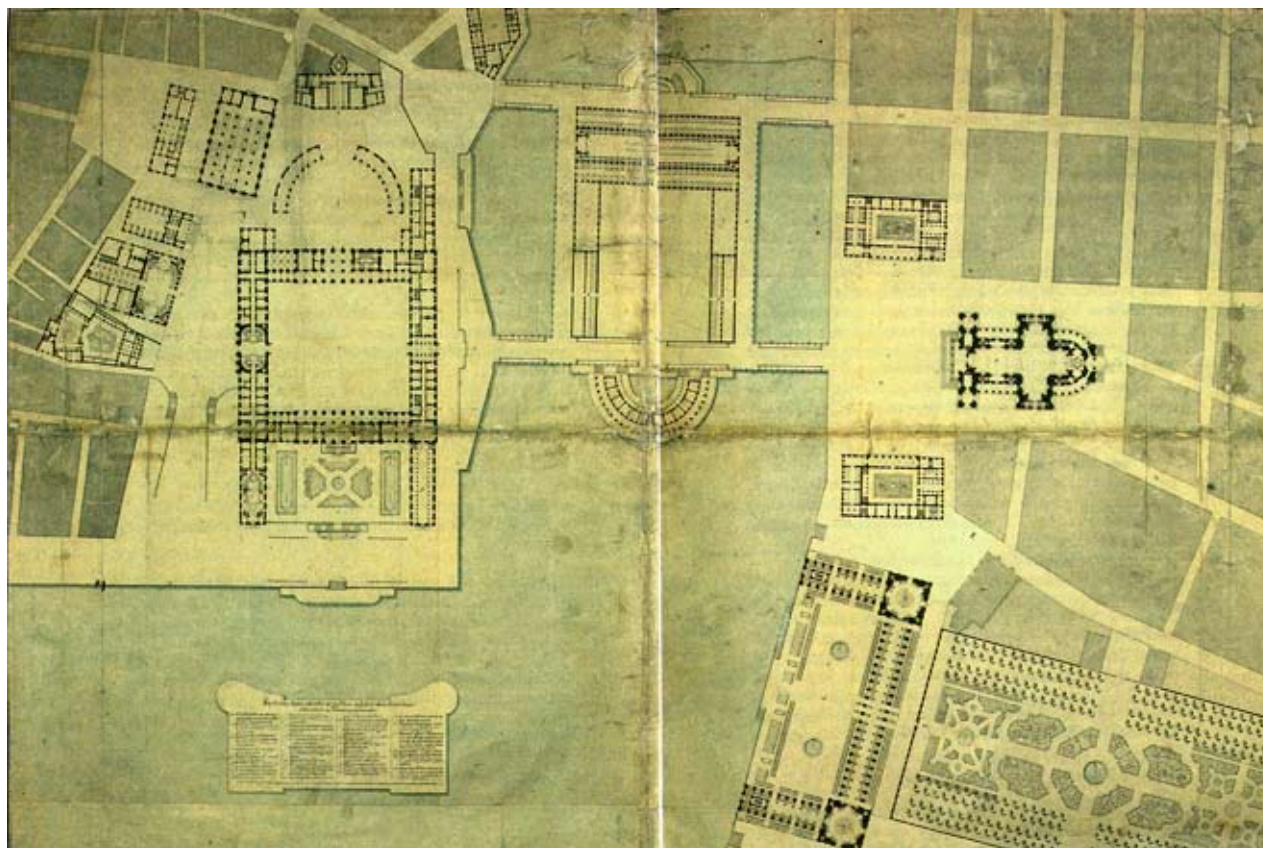
Det första kända och dokumenterade tankarna om en bro norrut från slottet framfördes av Jean de la Vallée 1654. De la Vallée tänkte sig en paradgata i rak linje från det gamla slottets kärntorn Tre Kronor och ända ut till Ulriksdal. En linje som dock inte var vinkelrät mot den norra slottsfasaden - linjen ligger i cirka 85 graders vinkel mot slottets nordfasad, samma orientering som hela det rätvinkliga gatusystemet på nedre Norrmalm som lades ut på 1630-talet. Konkreta arbeten påbörjades 1656 och pågick sedan periodvis och med växlande framgång ända fram till 1692. En starkt bidragande orsak till att projektet inte kom längre än det gjorde torde ha varit rent topografiska i form av den svårbetvingade Brunkebergsåsen.

Tessin som slottsarkitekt

År 1681 hade Nicodemus Tessin d.y. (1654-1728) tagit över uppdraget som slottsarkitekt och 1690 fick han klartecken att bygga om den norra längan. Tessin hade en annan syn än de la Vallée: det gamla slottets torn Tre Kronor var en medeltida rest som kunde tas bort. En paradgata norrut skulle läggas vinkelrätt mot den nya norrfasaden.

År 1692 presenterade Tessin sina första tankar för kungen. Tessin förkastade helt de tidigare idéerna om en lång paradgata ut till Ulriksdal utan föreslår istället en slottsbro som binder samman slottet och en ordnad och mot norr slutna platsbildning med en triumfbåge på det dåvarande Norra Malmtorget (nuv. Gustav Adolfs torg). Karl XI:s godkännande av detta förslag innebar det definitiva slutet för tankarna att förbinda slottet med Ulriksdal.

1696 och 1697 inträffar två viktiga bränder som ger Tessin friare spelrum: 1696 brinner hovstallet, som uppförts 1674-82 efter Tessin d.ä:s ritningar. Det nya



Tessin den yngres förslag till slottsomgivningarnas ordnande 1712-13

Till vänster: Kungliga Slottet, i mitten de föreslagna nya hovstallarna och till höger Gustav Adolfs Torg med den aldrig uppförda kyrkan. Ur: Josephson, Ragnar; Celsing, Johan (introduktion) **Tessins slottsomgivning** Stockholm : Rekolid, 2002. Faks. av 1. uppl. 1925.

hovstallet byggs mellan 1696 och 1699 efter Tessin d.y:s ritningar. 1697 brinner slottet Tre Kronor.

I drygt två decennier arbetar Tessin med förslagen till ordnandet av slottsomgivningarna. 1708 presenterar han ett förslag till kunglig begravningskyrka på

Norra Malmtorgets norrsida, ett förslag som gör torget till en helt slutna platsbildning. Det slutliga förslaget, som utarbetades i en dialog med Karl XII, inkluderade en rad byggnader i slottets omgivning presenteras 1713.

1600 talets nya träbroar

Tessins förslag 1713

Huvudingredienserna i Tessins förslag var:

- en bro i rät vinkel mot norrfasaden över till dåvarande Norremalmstorg och med en kunglig krönings- och begravningskyrka i fonden på torgets norra sida; på Tessins ritning är dock inte Norrbro-axeln helt vinkelrät mot norra slottsfasaden
- en parallell bro (dock inte helt parallell i planritningen) med start vid Mynttorget mot Drottninggatan - ibland kallad Drottningbron
- mellan dessa ett enhetligt stallkomplex
- holmen avslutades i öster av en halvcirkel och i väster en halv ått-siding

Södra brodelen föreslogs av Tessin utformad med fyra valv och den norra med fem valv - skillnaden i bredd mellan de båda strömfärorna var vid denna tid betydligt mindre än idag. Då Norrbro tänktes som en paradgata för kungen så anslöt den vid brofästet mot slottet direkt till appareljerna (uppfartsramperna) och Lejonbacken. Den vardagliga trafiken tänktes ske över den andra bron i Drottninggatans förlängning. Förebilderna till broarna var huvudsakligen italienska.

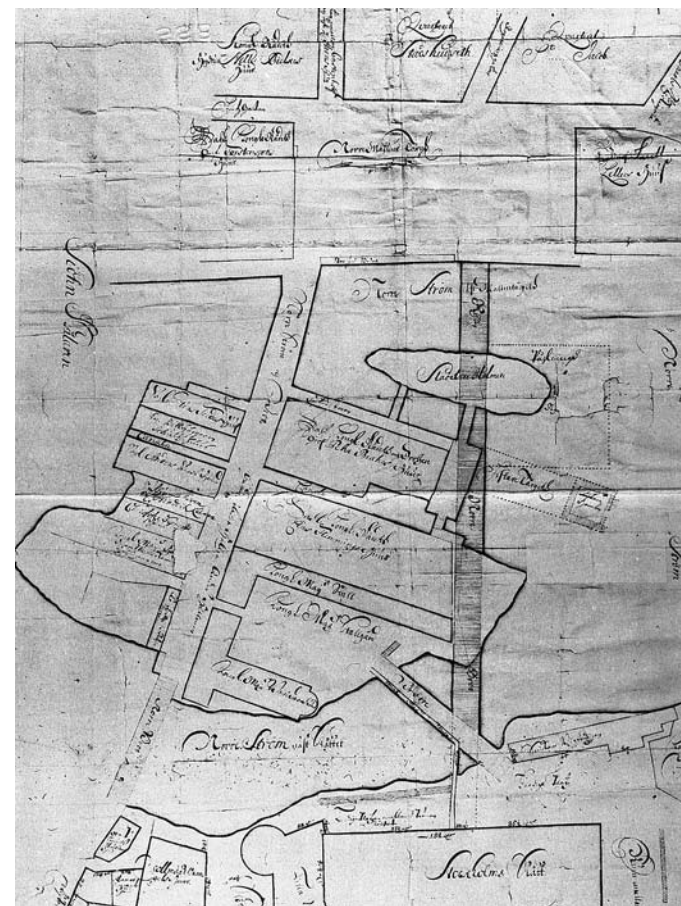
Den år 1687 färdigställda Slaktarehusbron torde för Nicodemus Tessin ha framstått som ett provisorium intill dess att en stenbro kunde byggas. Provisoriets riktning stämde inte heller med den som Tessin förespråkade. I och med att de Kungliga Stallarna i slutet av 1600-talet fick en mer ordnad och ändamålsenlig utformning och i likhet med de befintliga palatsen - Brahes och Flemings - fick sin orientering längs gamla Norrbrogatan låstes plansystemet fast: Gamla Norrbrogatans diagonala sträckning från Mynttorget till nuvarande Gustav Adolfs torgs sydvästra hörn och Nya Norrbro vinkelrätt mot slottets norrfasad. Spänningen mellan de två plansystemen kom att dröja kvar i tvåhundra år tills riksbyggnaderna stod klara.

Slaktarehusbron och Vedgårdsbron

Gamla Norrbro brinner 1671. Utöver att återställa den gamla bron beslutas nu om pengar till ytterligare en träbro som skulle gå mellan dåvarande Malmtorget och slaktarhuset. En första brodel mellan Malmtorget och Slaktareholmen tillkommer mellan 1672 och 1687 - Slaktarehusbron. Exakt hur långt söderut den nya bron sträckte sig är inte helt entydigt. På stadsingenjör Holms karta från 1689 sträcker sig den nya bron ända fram till den befintliga Stallbron, som gick mellan slottet och stallarna. På senare kartor, till exempel Brolins kartor från 1771 och 1773, sträcker den sig fram till den efter stallbranden 1696 tillkomna Vedgårdsbron.

Vid Slaktarehusbron växte en rad verksamheter fram under 1600- och 1700-talen: dominerande var Slaktarhuset, delvis på fast mark på den holme som tidigare kallats Lilla Stockholm samt Fiskarhamnens bryggor, båda anläggningarna byggda 1687-89. Ett viktigt inslag var småhantverk och handel förlagd till bodar som till stor del var förlagda på pålar ute i vattnet i anslutning till bron. Bodarna byggdes vid mitten av 1700-talet efter stadsarkitekt Carlbergs ritningar.

Att förlägga handel till bodar på broarna var inget nytt - det hade förekommit på Helgeandsholmen redan på 1500-talet och var ett sätt för staden att finansiera bland annat broarna. Ytterligare ett syfte var att sprida handeln över hela staden. I brons närhet fanns även kvarnar, både i form av flytande så kallade skeppskvarnar på prämar och bottenfasta som Norra Strömkvarnen norr om Slaktarhuset. Alla dessa anläggningar revs på 1780-talet för bygget av stenbron.



Utdrag ur stadsingenjör Johan Holms karta över Helgeandsholmen och närmaste trakten vid Kungl. Slottet 1689.

Brosituationen efter Slaktarehusbrons tillkomst med den gamla stallbron kvar. Denna bro ersätts efter stallbranden 1696 av Vedgårdsbron. SSM F 29339 (Orig. i Krigsarkivet).

Brosituationen i Stockholm vid mitten av 1700-talet

Inga stenbroar i Stockholm

Gamla Norrbrö var i ganska bra skick på 1750-talet efter omfattande reparationer. Vedgårdsbron genomgick omfattande reparationer på 1730-talet. 1748 repareras Slaktarhusbron men det var ett nödtorftigt underhåll i avvaktan på en ny bro. Ett problem i sammanhanget var de sedan gammalt bestående oklarheterna och stridigheterna om vem - kronan/staten eller staden - som skulle bekosta reparationerna.

Ända fram till 1780-talet saknades permanenta stenbroar i Stockholm. I en förteckning 1767 över stadens 17 broar uppges att endast två vara byggda av sten: "Sten Broen öfwer Söderström" och "Den nya hwalfta Stenbroen på östra sidan wid Jernvägen på Södermalm". Några stenvalv fanns också i Norrbrogatan slagna i mitten av 1600-talet över kanalerna genom Helgeandsholmen.

Vid mitten av 1700-talet hade dock brobyggnadsfrågorna blivit akuta i staden. De årliga översvämningarna i samband med vårfloderna satte träbroarna, vilka oftast var i dåligt skick, på stora prov. Underhållskostnaderna för träbroarna hotade att bli övermäktiga varför stenbroar förordades allt mer.

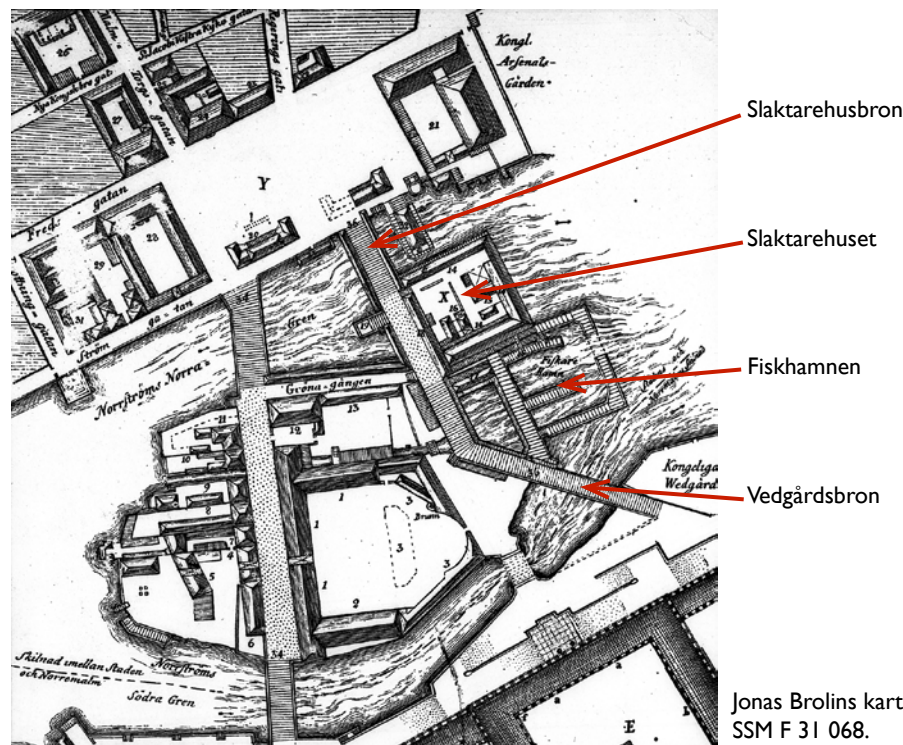
Påbörjandet av Norrbros södra del över Stallkanalen på 1750-talet var det första steget i stenbrobyggandet i staden. Den första fullbordade stenbron i staden blev Riddarholmsbron. Stadsarkitekt Carlberg hade sedan 1731 arbetat med att få denna till stånd och lät 1763 Erik Palmstedt rita ett första förslag. Bron uppfördes 1784-89 efter reviderade ritningar av Palmstedt. Bron revs 1867 då järnvägens sammanbindningsbana drogs fram.

Johan Eberhard Carlberg var under sin långa tid som stadsarkitekt 1727 - 1772 en av de ivrigaste förespråkarna av stenbroar. Inte bara underhållsbehov talade för stenbroar. Även brandrisken var ett viktigt argument speciellt som det fanns endast en broförbindelse som band samman staden med Norrmalm.



Helgeandsholmen på 1770-talet.

Från vänster till höger: slottets vedgård, Vedgårdsbron, stallarna med sin portik, greve Pers (Brahes) hus, i bakgrunden Strömsborg. I förgrunden, framför stallarna och det Braheska huset ligger fiskarehamnen, slaktarehuset och en av Norrströms kvarnar. Johan Sevenbom: Slottet och Helgeandsholmen från Blasieholmen, oljemålning 1776, SSM0101282 (K 732), detalj.



Jonas Brolins karta från 1771
SSM F 31 068.



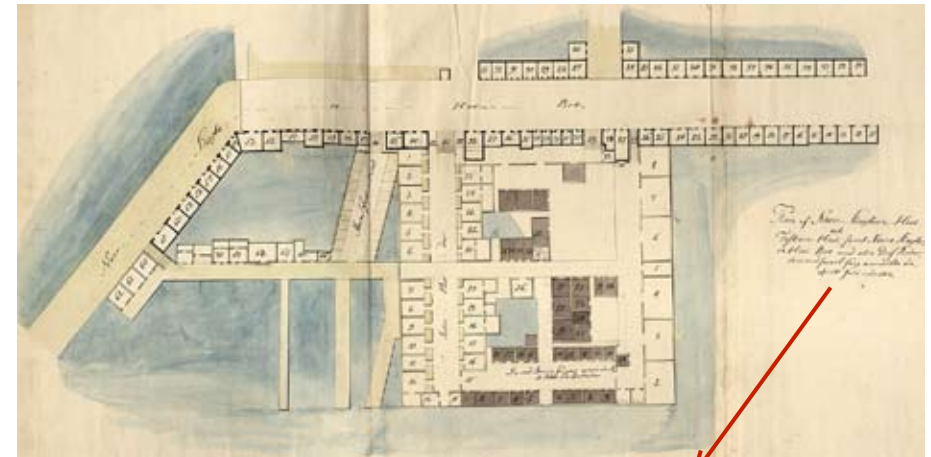
Broarnas, Fiskhamnen och Slaktarehuset grundläggning i Strömmen

På stadsarkitekt Carlbergs ritningar framgår det komplexa system som slaktarehuset, fiskhamnen och längorna med handelsbodar utgjorde. Som framgår av den vänstra ritningen var merparten av anläggningarna byggda på pålar ut i strömmen. Mälarens utlopp 1740-talet SSA NS 18:63.

Den befintliga Slaktarehusbron

Längs Slaktarehusbron låg ett stort antal bodar - bodlinjer med samtidens benämning. Bodarna som huvudsakligen var byggda på öppna pålverk ute i strömmen var kostnadskrävande för staden men bodarna gav samtidigt goda inkomster. Bodarna var vanligen tjärade eller rödmålade och hade tegeltak. Utöver slaktbodarna med köttförsäljning, fiskarhuset med sina bodar och Gröna gångens grönsaksförsäljare så fanns i bodarna bland annat kakelugnsmakare, repslagare, läderhandlare, bokbindare, handsk- och hattförsäljare och skomakare.

Ett stort problem med denna ”trästad” var den överhängande brandrisken varför det fanns flera strategiskt utplacerade pumpar. För att minska brandrisken förbjöds öppna facklor och i stället infördes linoljelampor från runt 1750. Stadsarkitekten Carlberg hade målsättningen att ersätta de eldfängda träbyggnaderna med stenbyggnader i klassicistisk stil vilket dock aldrig kom att genomföras. Det blev mest fråga om successiva kompletteringar av träbyggnaderna efter Carlbergs ofta mycket prydliga ritningar.



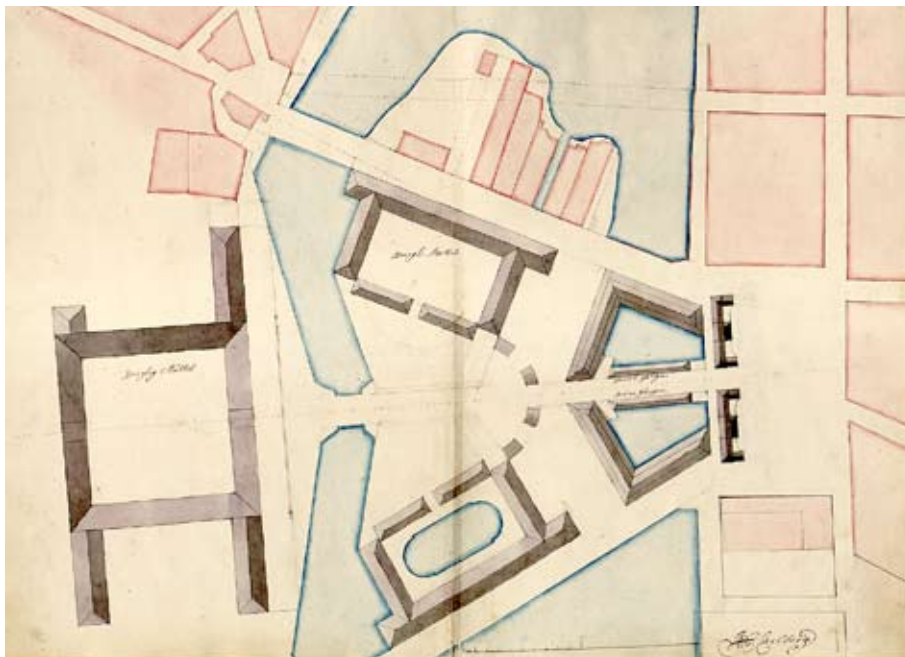
”Plan af Nörre Slagtare-Hus.
och
Fiskare-Hus, samt Nörre Slagta-
reHus Bro med alla Dess Bodar
som med swart färg anmärkte äro,
afmått Juli mån 1762.”

SSA GS 182:13

Inför de kommande brobyggnationerna genomförde Jonas Brolin en omfattande undersökning av förhållandena i Norrström vilka redovisades på en "Hydrographisk Charta Öfver Strömmen i Stockholm" (ej med här) och en plansch med "Profiler Af Norra Strömmen i Stockholm som i föttal utvisar Djupets Olika förhållning....."

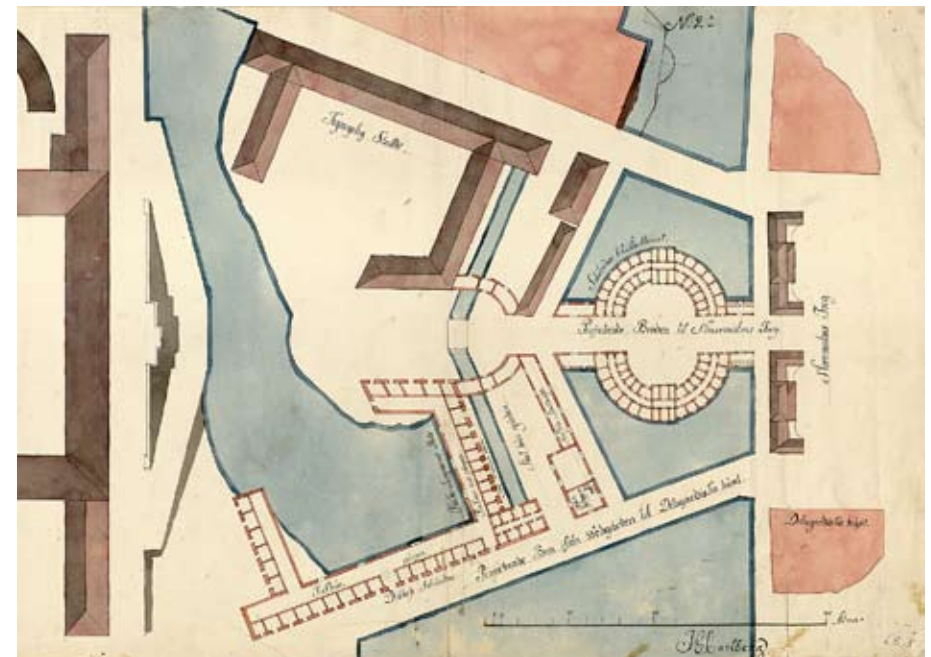
SSA GS 191:1.

Carlberg förespråkade att man skulle behålla Norra Slaktare- och Fiskarehusen vid även den nya Norrbro. Men dessa institutioner fordrade med tanke på deras belägenhet i slottets närhet en ”beständigare och anständigare Bygnad”. Carlberg presenterades därför vid flera tillfällen (1728, 1743 och 1766) förslag till nya slaktar- och fiskarhus avsedda att placeras i anslutning till den planerade nya Norrbro.

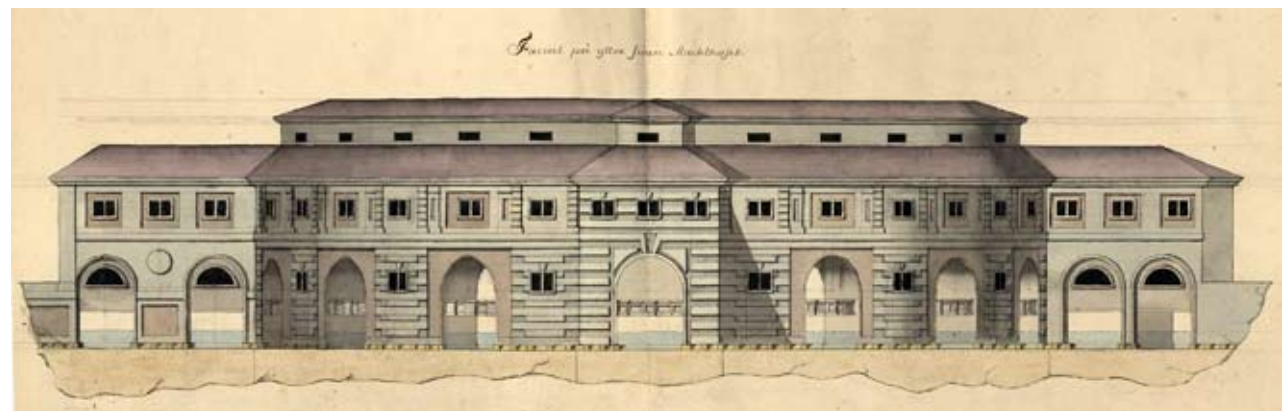


Förslag till Helgeandsholmens ordnande 1728. Carlbergs utgångspunkt för planen var de befintliga stallbyggnaderna. SSA GS 71:1.

Troligen kände stadsarkitekt Carlberg till Tessins d.y:s plan för Norrbro och dåvarande Norrmalmstorg. För detta talar det faktum att Corps de Garde-byggnaderna (stadsvaktens byggnader) på Norrmalmstorg projekterades med tanke på den nya broläget vilket kom att innebära att endast den västra (den egentliga Corps de garde-byggnaden) var en fullständig byggnad. Den östra byggnaden, med stadens brandspruta och flyglar med handelsbodar, utfördes endast till hälften p g a Slaktarebrons läge och Corps de garde-byggnaden var tänkt att kompletteras när den nya bron var färdig. Detta framgår av bland annat Brolins karta 1771. Senare vid Adelcrantz' reglering av torget så rivs byggnaderna.



Projekt för Helgeandsholmen, 1760-talet. Stadsarkitekt Carlberg arbetade med sina projekt för Helgeandsholmen i flera decennier och prövade en rad förslag vilka dock aldrig kom till utförande. SSA GS 68:3.



Projekt till nytt slakthus, den yttre fasaden, 1743, samma läge och planform som på förslaget från 1760-talet. SSA GS 71:11.

Första försöket med en stenbro över södra strömgrenen

Slottsbygget började under 1750-talet att nå sitt slut och man fortsatte då med ordnandet av slottets omgivningar. På slottets norra sida gällde det appareljerna (uppfartsramperna), kajerna och bron över den södra strömgrenen (den blivande Stallkanalen). 1756 fattas ett första beslut om att bygga en stenbro som ersättning för den 1687 uppförda träbron Slaktarehusbron. Redan före tillkomsten av Slaktarehusbron, klar 1687, hade frågan om en stenbro varit uppe till diskussion. Beslutet om anläggandet av en stenbro kom dock att dröja. Beslutet 1756 omfattade, utöver bron över den södra strömgrenen, även brons anslutning till slottet inklusive kajlinjen till nuvarande Mynttorget. Arkitekten Carl Johan Cronstedt (1709-77) fick uppdraget. Cronstedt var en tekniskt intresserad arkitekt utbildad inom det militära och kunnig brobyggare med Tullbron i Falkenberg, som främsta merit samt en av upphovsmännen bakom kakelugnens utveckling.

Bygget påbörjades 1758 med grundläggningsarbeten vilka fortsatte de följande åren. 1760-61 gick man vidare med stenarbeten längs Stallkanalen. Arbetet med själva brofästena utfördes med en ny teknik: murningen av bropelarna skedde i speciellt utformad pråm, som genom tyngden av murstenarna efterhand sänktes ner på en rustbädd. (Se även avsnittet om grundläggningen av den norra brodelen). Förebilderna för denna teknik togs från Frankrike. Bland Cronstedts efterlämnade ritningar finns ett tryck av det 1770 pågående stora brobygget med denna typ av pråmar vid Neuilly-sur-Seine i Frankrike.

Det var ett svårt byggprojekt som Cronstedt hade att leda. De tekniska svårigheterna bör han med all sannolikhet ha behärskat med tanke på hans goda kunskaper av denna typ av projekt. Problemen låg främst i de



Byggnadsarbeten vid Norrströms södra strömgren (den blivande Stallkanalen) 1767.

Grundläggnings- och stenarbeten pågår på södra strömgrenens båda sidor. I mitten Vedgårdsbron, ibland benämns även denna bro Slaktarehusbron i och med att den var en förlängning av denna. Till vänster skymtar de kungliga stallarna. I fonden Jakobs kyrka, palatset Makalös och Blasieholmen. Lejonet på Lejonbacken sattes upp 1704.

Johan Sevenbom: Utsikt från nuvarande Mynttorget över Slaktarhusbron, Blasieholmen och Lejonbacken, bilden beskuren, oljemålning 1767 SSM0101287 (K 728).

organisatoriska genomförandet av bygget med bland annat finansieringsproblem och olika synsätt i val av entreprenadsystem.

Valvpelarna byggdes först men de ensamma bropelarna var dock mycket utsatta så länge de inte stabiliserades av tyngden från själva brovalvet. I och med att de olika delarna av bygget inte låg i fas med varandra så fick inte heller valvpelarna stöd av några omgivande kajmurar. 1763 rasar stora delar av den gamla kajmuren vilket gjorde att de genomförda rensnings- och pålningsarbetena gick till spillo. Valvpelarna tog dock

ingen skada. De följande åren går arbetena långsamt, bland annat beroende på att entreprenörerna inte får fram roslagssandsten till bygget.

Intresset förskjuts till det blivande Gustav Adolfs torg och Operan

1767 överlämnar Cronstedt ansvaret för arbetena till Carl Fredrik Adelcrantz (1717-1796). Adelcrantz blir nu tillsammans med biträdande stadsarkitekten Erik Palmstedt (1741-1803) ansvarig för Norrbroarbetena. Under de kommande åren utvecklas brobygget mycket långsamt. Efter Gustav III:s Paris-resa 1772-73 kommer i stället bygget av operan i centrum. Brobyggnadsplanerna får nu en mer tillbakaskjuten plats och under det följande decenniet diskuteras Norrbrofrågan huvudsakligen ur synvinkeln om hur Malmtorget (nuv. Gustav Adolfs torg) skulle ordnas på ett symmetriskt sätt och intresset försköts från den södra brodelen till den norra. Förslagen att reglera torget gick tillbaka till Tessins plan från 1712-13. Planen, som delvis legat bortglömd sedan tillkomsten, presenterades för Konstakademien 1774 av arkitekten Olof Tempelman.

År 1774 presenterades ritningar till den nya operan och 1775 tas beslut om Malmtorgets (Gustav Adolfs torgs) reglering. Operan står klar 1782, uppförd efter Adelcrantz' ritningar. För att få symmetri kring den blivande brons och torgets mittaxel flyttas operans västfasad 14 alnar längre västerut jämfört med den tidigare byggnaden på platsen. Mittemot operan byggs Sofia Albertinas palats (nuvarande Utrikesdepartementet) mellan 1782 och 1789 efter Erik Palmstedt ritningar. Palatset ges en fasadarkitektur som är en spegelbild av Operan så att torget blir en strikt symmetriskt ordnad platsbildning.

Kort brohistorik

Träbroar dominerade länge, såväl uti i landet som i städerna. Trots träkonstruktionernas ofta korta livslängd var träbroarna ekonomiskt försvarbara in i modern tid.

Den äldsta omnämnda stenvalvbron i Sverige var Kols bro i Östergötland som byggdes på 1100-talet och riven på 1700-talet. Uppförandet av stenvalvbroar kom igång på allvar först på 1600-talet och blev mer allmänt förekommande under 1700-talet. Bidragande till att stenbroar blev vanliga under 1700-talet var påbuden från statsmakten om att spara på skogstillgångarna. Risker för avskogning och brist på råvara för träkolsproduktionen, vilken var avgörande för de svenska järnbrukens produktion, ansågs som överhängande.

Bland de mer betydande stenbroar som står kvar från 1700-talets andra hälft kan nämnas: Östra bron i Karlstad (möjligen ritad av C F Adelcrantz), Tullbron i Falkenberg (ritad av C J Cronstedt), Storbron i Motala, Öjebron i Östergötland och Gustafs bro, utanför Gävle.

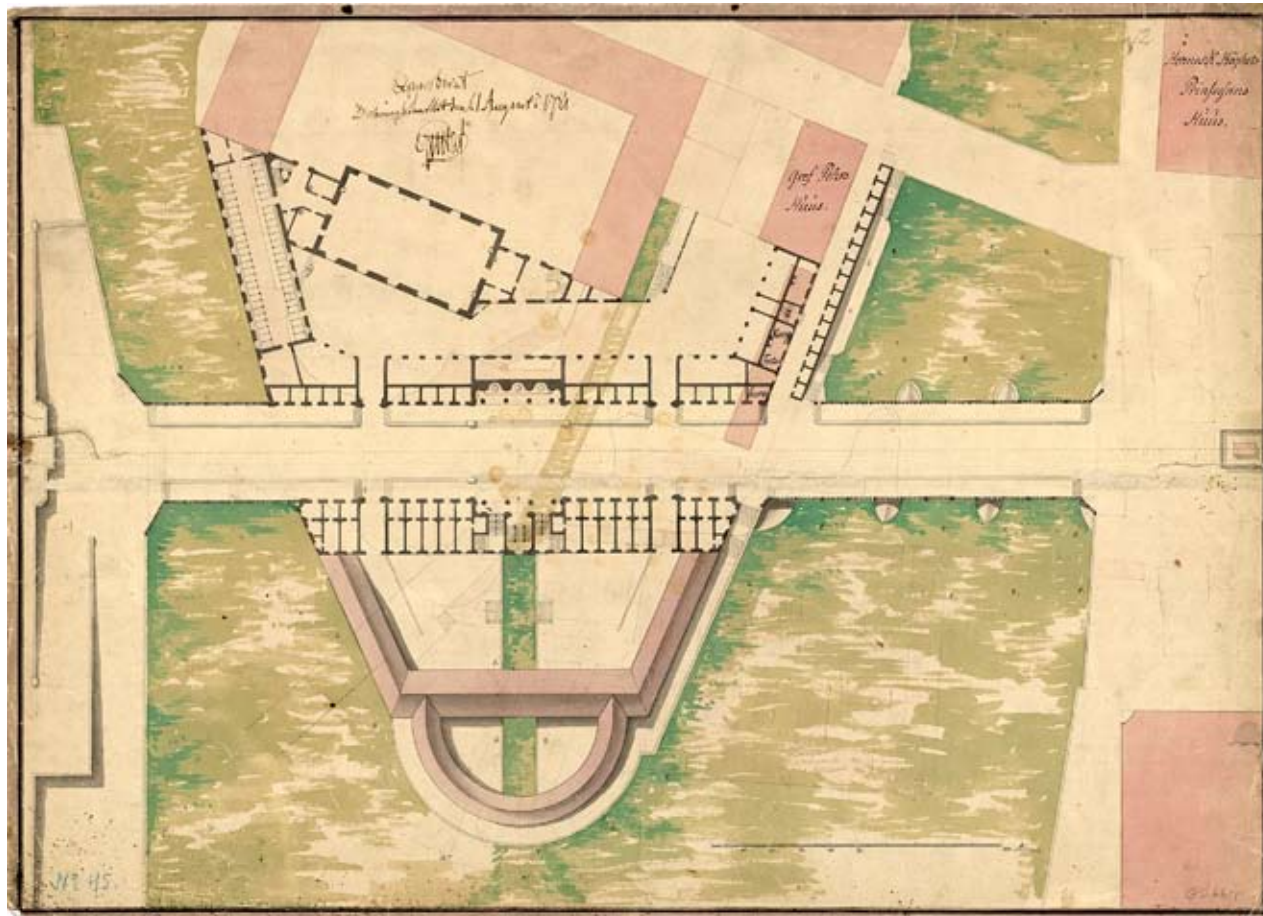
Trots de nya materialen järn och stål (från 1800-talets början) samt armerad betong (från 1900-talets början) uppfördes stenbroar på landsbygden ända fram till 1930-talet.

Bygget av Norrbro

Vårfloden 1780

Det som fick Norrbro-bygget att komma igång på nytt var den ovanligt kraftiga vårfloden 1780 vars kraftiga strömmar underskar de båda färdiga brofästernas grundläggning så att dessa rasade då de inte hade stöd av ett färdigt valv eller några intilliggande kajer. För att ge fritt lopp för vattenmassorna revs i all hast en rad hindrande anläggningar, inklusive Vedgårdsbron. Vedgårdsbron återuppfördes senare och stod kvar till 1807.

Genom snabba beslut försommaren 1780 bestämdes att bygget av de nya stenbroarna skulle starta snarast. Finansieringen löstes genom en särskild brobyggnadsavgift då Kungl. Majt. gav staden rätt att ta ut en speciell avgift för att upprätta en fond för brobyggets finansiering, d v s att staten gav staden rätt av bygga bron på kronans mark.



1781 års förslag

Erik Palmstedt räknade på kostnaderna och presenterade dessa i början av 1781. Carl Fredrik Adelcrantz' ritningar godkändes i augusti 1781. Ritningarna omfattade inte bara själva bron utan var ett regleringsförslag för den östra delen av dåvarande Helgeandsholmen, inkluderande nya slakt- och fiskarehus, bodar och verkstäder vilka var viktiga inkomstkällor för staden.

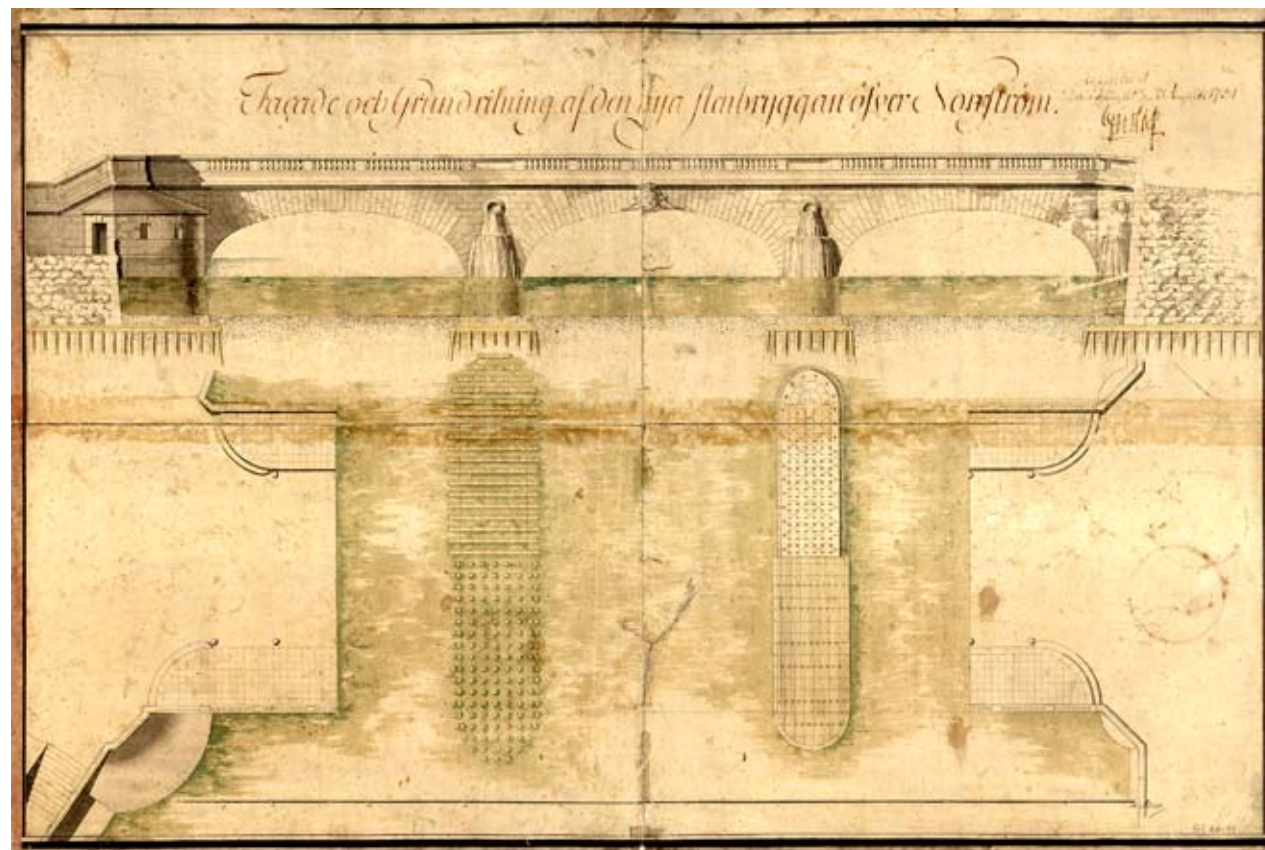
1781 års ritningar visar på en bro över norra strömgrenen med en total längd på 100 alnar (59,38 meter) och en bredd på 32 alnar (19 meter). Här introduceras också för första gången trottoarer i Stockholm - på båda sidor av körbanan föreslogs trottoarer med en bredd på 6 alnar (drygt 3,5 meter). De tre låga brovalven hade en spännvidd $24\frac{1}{2}$ alnar (14,5 meter) vilket senare ökades till 27 alnar (16 meter).

Förslaget innehöll även ett storslaget slakt- och fiskhuskomplex öster om bron som omfattade betydligt större yta än den senare genomförda halvrundeln för Strömparterren. Av de föreslagna byggnaderna låg slakthuset närmast bron och fiskarhuset öster därom. På västra sidan föreslogs en så kallad bodlinje i två våningar. Allt utformat i en stram klassicistisk stil med hänsyn till slottet och den nya operan och tänkta att uppföras i sten.

Carl Fredrik Adelcrantz: Norrbro och Helgeandsholmen, generalplan 1781, SSA GS 66:1.

Arkitekturen i de föreslagna byggnaderna gick i renodlad klassicistisk stil med i många fall direkta förebilder i samtida fransk arkitektur. Stig Fogelmarck framhåller i sin monografi över Adelcrantz speciellt Jean François de Neufforge vars planschverk i flera fall använts som direkt förlaga.

Formspråket i de föreslagna byggnaderna användes även i norra brodelens pelare med dess klassiska fontänmotiv. Ett motiv som också var framträdande i Tessins broförslag och som man än i dag kan se tydligt på slottets fasader, bland annat på Logårdssidan.



Carl Fredrik Adelcrantz "Facade och Grundritning af den nya Stenbryggan öfver Norrström" 1781
SSA GS 66:77.



Till vänster: "Facade af nya Slagtarehus Byggnaden åt Sjösidan"
Ovan : "Facade af nya Fiskarehuset åt Sjösidan"
SSA GS 66:23.

Nya idéer inom brobyggandet

Erfarenheten av större stenvälvbroar var vid denna tid förhållandevis begränsad. Kunskaper och förebilder fick hämtas utomlands. Vid denna tid var svenska arkitekter väl förtrogna med inte minst den franska arkitekturen och byggandet. Det gällde inte bara de estetiska frågorna utan även frågor av mer praktisk och teknisk natur.

Den 250 meter långa Pont de Neuilly över Seine nära Paris, byggd 1768-72 med 5 brovalv var väl känd av bland annat Adelcrantz och Palmstedt. Pont de Neuilly byggdes under ledning av Jean Rodolphe Perronet (1708-1794), Frankrikes främste brobyggare under 1700-talet och grundare av den första moderna civilingenjörsutbildningen - École nationale des ponts et chaussées. Vid detta brobygge prövades nya principer för både grundläggning och det mer synliga i form av betydligt flackare valv än de gängse.

1788 utkommer i Paris Perronets praktverk *Oeuvres de Perronet: Description des projets et de la construction des ponts de Neuilly*, som presenterar brons olika tillkomstskeden i ett stort antal planscher. Samma år når planschverket Stockholm. Gustav III och Adelcrantz kunde här konstatera att Norrbro fyllde kraven på modernitet. Bland annat var Norrbros helt plana bryta i linje med vad de franska förebilderna visade. Troligen var det just den helt plana ytan som var grunden till de konstruktionssvårigheter som ledde fram till höjningen av valven (se nedan).

När Gustav III godkände Adelcrantz' ritningar så var han kritisk till att slakt- och fiskarhusen skulle finnas kvar vid Norrbro. Ett nytt paradstråk mellan Norrmalmstorg (det blivande Gustav Adolfs torg) och slottet kantat av så all dagliga och praktiska funktioner som bodlängor och trafiken till slakthus och fiskhal-

lar kunde knappast varit förenligt med de stora representativa stråk som Gustav III önskade sig. Förslaget var antagligen i dessa delar en kompromiss mellan kungamaktens intressen och stadens mer praktiska behov som låg i linje med de förslag som stadsarkitekt Carlberg presenterat i olika varianter under de föregående decennierna. Det fanns även förebilder i den teoretiska, franska litteraturen som framhöll skönheten i att en bro inramades av byggnader.

Slakt- och fiskhusen flyttas till Blasieholmen

Redan 1782 framlade överståthållare Carl Sparre förslag om att förlägga slakt- och fiskhusen till Kyrkholmen (nuv. Blasieholmen), troligen sker detta efter direktiv från kungen själv. Byggnader på Blasieholmen stod klara 1785, uppförda efter ritningar av Erik Palmstedt. Däremot bibehölls förslaget om en affärsbyggnad för bodar väster om Norrbro vilka också kom till utförande om än i mindre skala och med helt annan kommersiell inriktning.

I anslutning till brofästet mot Norrmalmstorg utformades kajmurar som innehöll även en lägre nivå som nåddes via trappor från brofästet. Väster om brofästet och under torgytan förlades en butik för lut fisk och i motsvarande läge öster om brofästet ett publikt avträde.

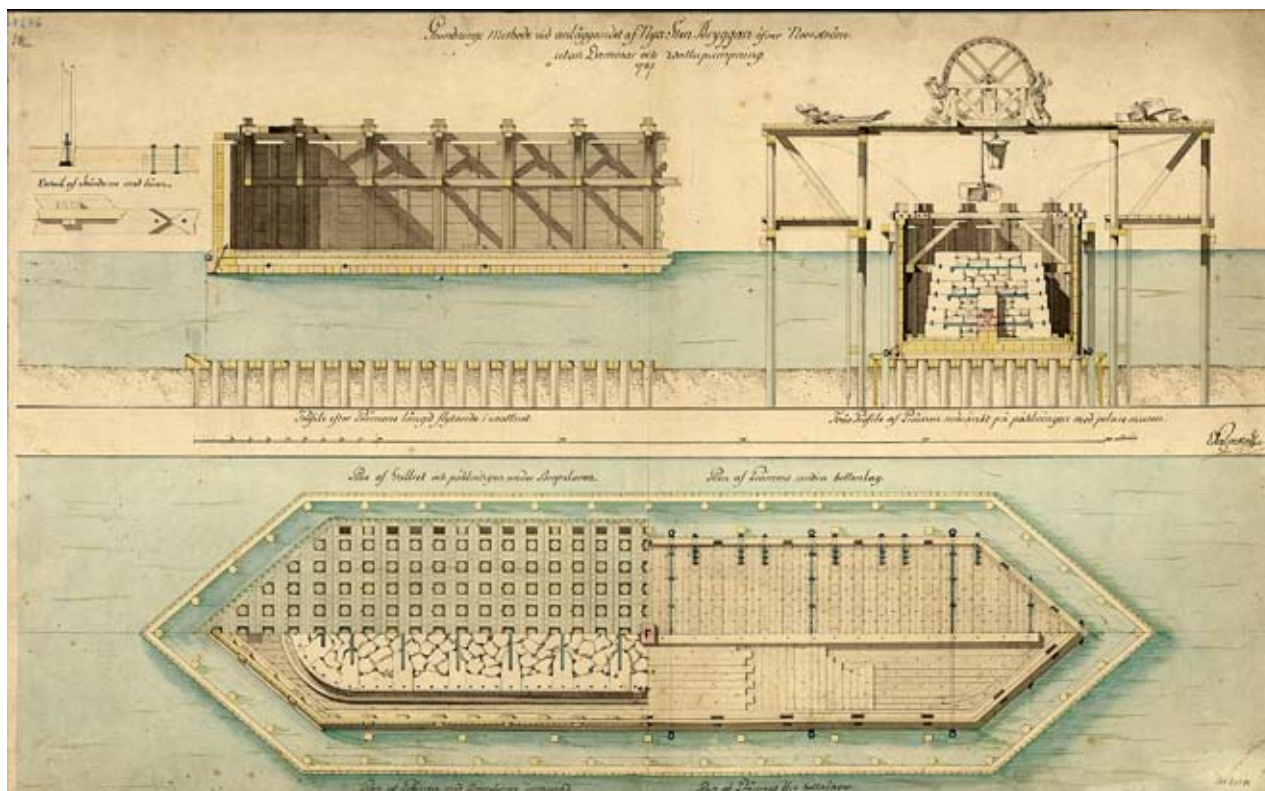
På Helgeandsholmssidan föreslogs en strandbro mellan västra (gamla) Norrbro och nya stenbron, utefter den så kallade "Gröna gången" norr om greve Pers hus, för att sedan fortsätta österut runt om de nya slakt- och fiskarhusen. Strandbron planerades för 15 trädgårdsmästare - dvs den sedan tidigare hit förlagda grönsakshandeln kunde fortsätta sin verksamhet.

Byggets genomförande

Organisatoriskt kom bygget att ledas av den så kallade borsbyggnadsdirektionen som ändrade namn till "bors- och brobyggnadskommittén" under ledning av överståthållaren Sparre, vilken kom att ha en betydelsefull och pådrivande roll i det fortsatta bygget av Norrbro. Genom att studera kommitténs protokoll och räkenskapsböcker som finns bevarade i Stadsarkivet skulle en mer fyllig bild kunna tecknas av brobyggets administrativa och ekonomiska sidor. Det får i denna rapport lämnas åt sidan.

1781 anlitas Anders Berger, som arbetat med bygget av Strömsholms kanal, för att undersöka var man kunde bryta de stora stenmängder som krävdes för bygget. Året därefter beslutar man att börja bryta sten ute vid Djurgårdsbrunn. Sten för bygget kom att brytas även vid Strömsholms kanal och i Roslagen.

Åren 1782-85 dominerar främst av materialanskaffning och vissa kajbyggen, bland annat vid Rosenbad och vid den blivande Stallkanalen. Själva bygget inleds först 1785 under Palmstedts organisatoriska ledning och det är först nu det syns något konkret av de kommande förändringarna i och med att slakt- och fiskhusen samt bodarna på Slaktarehusbron rivs och verksamheterna flyttar över till de nya byggnaderna på Blasieholmen. Fram till 1787 består bygget främst av fortsatta förberedelsearbeten som huggning av och framtransport av sten samt pålningsarbeten.



Erik Palmstedt "Grundnings methode vid anläggandet af Nya Sten Bryggan öfver Norrström utan Dammar och Wattenpumpning" 1787

Övre bilddelen

längdsektion: "Profile av Pråmens längd flytande i wattenet."

tvärssektion: "TvärProfile af Pråmen nedsänkt på påhlningen med pelaremuren."

Nedre bilddelen

Övre vänster: "Plan af Gallret och påhlningen under bropelaren."

Övre höger: "Plan af Pråmens undra bjälklag."

Nedre höger: "Plan af Pråmens öfre bottenlager."

Nedre vänster: "Plan af Pråmen med Bropelaren inmurad."

SSA GS 66:78.

Grundläggningen av bropelarna

1786 påbörjas pålningsarbetena för bropelarna. I det följande arbetet tillämpades en teknik som Cronstedt introducerat nästan 30 år tidigare: En metod med en flyttbar pråm som utgjorde en så kallad sänkkista byggd i ek. Med denna behövde man inte dämna in byggplatsen eller fortlöpande pumpa ur vattnet under anläggandet av rustbäddarna (två eller flera varv med grovt virke där de olika varven läggs med 90 grader vinkel gentemot varandra). Pråmbotten utgjorde den blivande rustbädden. När sänkkistan genom tyngden av den uppmurade stenen sänkts så att den vilade på pålningen och bropelaren murats till en sådan höjd att den nådde över vattenytan kunde de omgivande träväggarna tas bort för att sedan återanvändas vid bygget av nästa bropelare. Denna teknik hade framgångsrikt använts runt 1770 vid bygget av den berömda bron Pont de Neuilly utanför Paris. Den bro som med all sannolikhet även varit den arkitektoniska förebilden till Norrbro.

De sex nedre varven av bropelarna gjordes av den granit som brutits vid Djurgårdsbrunn. För nedfirandet av sten till murningen av bropelarna användes ett så kallat vindspel. Skiften förankrades i varandra genom vertikala järndubbar. Brovalven murades med roslags-sandsten och hela bron kläddes in med granit.

Ändarna (fasaderna) av bropelarna utformades som vattenkaskadlar i marmor - totalt tre stycken per bro-sida, även på landfästet mot torget, men inte på det mot holmen. Överbyggnadens räcken föreslogs som en balustrad med dockor i gjutjärn - senare utförda av Bergsunds verkstäder.

För beredningen av murbruket anlades i Norrström ett speciellt stampverk. Bruket som användes var ett så kallat puzzolanbruk eller puzzolancement. Ett speciellt bruk känt redan av romarna och med den speciella egenskapen att det härdar även under vatten.



Helgeandsholmen, Norrbro och dåvarande Norrmalmstorget (Malmstorg) vid sekelskiftet 1700-1800.

Den norra brodelen står klar och används för trafik. Gamla Norrbros norra del är riven. Söder om Slaktarehusbron, där den viker av mot öster och övergår i Vedgårdsbron, ligger ett par av kvarnarna kvar. Det kan även vara fråga om vattenhjul för sågning i anslutning till brobygget. Mellan skovelhjulen upplag av virke, kanske pålningsvirke. Mot stallgårdens mur står något som bör kunna tolkas som färdighuggna stenblock.

Längst till vänster Kungliga stallet, därefter greve Pers hus. Vid nuvarande Gustav Adolfs torgs västra sida Sofia Albertinas palats (idag UD) och på östra sidan Operan. Längst till höger Jakobs kyrka och palatset Makalös.

Elias Martin: Utsikt över Norrbro och nedre Norrmalm från Kungl. Slottet, gouache 1801, Kopia utförd av Einar Ugglä 1939 bilden är beskuren, SSM0003452 (K 368).

Gustaf III murar in grundstenen

Den 19 augusti 1787 sker den ceremoniella grundläggningen av bron då Gustaf III murar in den första grundstenen i norra brodelen. Ryska krigets utbrott 1788 gjorde att bygget de följande åren hotade att avstanna och bygget av landfästena och brodelarna drog ut på tiden och var inte klara förrän 1793-94. Först 1794-95 genomfördes arbetet med valvvalvningarna. Av detta arbete finns enligt Bååth inte någon teknisk beskrivning bevarad. 1795 var den norra brodelen i praktiken klar och under detta år arbetar man med

brodelen över Helgeandsholmen. Färdigställandet av kajer och anslutningarna till torget dröjer till 1797. Gustav IV Adolfs gemål Fredrika Dorotea Vilhelminas intåg i Stockholm 31 okt 1797 var troligen det första offentliga användandet av bron.

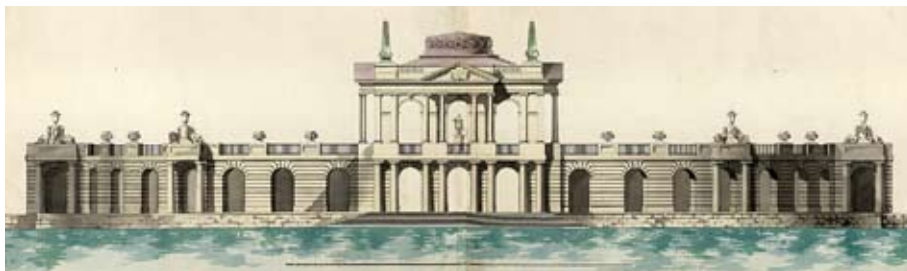
Den gamla Slakthusbron som låg kvar nästan parallellt med den nya stenbron revs 1796. Även gamla Norrbros del mellan greve Pers hus och Sofia Albertinas palats revs ganska omgående, troligen under 1797 (uppgifterna går dock isär om exakt när gamla Norrbro revs). Fram till dess södra Norrbro blivit klar 1807 så

blev förbindelserna mellan gamla Norrbrogatan och nya Norrbro, vilka skedde söder och norr om greve Pers hus, viktiga.

1791 års förslag

Under det pågående bygget av den norra brodelen arbetade Adelcrantz vidare med helheten inklusive att utforma den nedanför bron liggande lägre platsen (den blivande Strömparterren) med terrasser och hamn-skoningar. 1791 presenterade Adelcrantz sin lösning av detta. För den lägre delen öster om bron föreslogs en halvcirkelformad utbyggnad, dels i nivå med bron, dels i en lägre nivå närmast vattnet - d v s ett förslag som i stora delar anknyter till Tessins helhetsförslag från 1712-1713. Här fanns en enda bodlänga med för att fungera som visuell skärm mot den äldre bebyggelsen på västra Helgeandsholmen. Denna bodlänga återkommer sedan i Palmstedts slutliga regleringsförslag 1799 och blev till sist genomförd i förenklad form i den basarbyggnad som uppförs 1838-39 efter Axel Nyströms ritningar.

Bland Adelcrantz' förslag från 1791 finns även ett med en alternativ placering av den Gustav III-statyn som diskuterades dessa år. Bakgrunden var att Gustav III redan hade slagit fast den blivande placeringen på Skeppsbron nedanför Slottsbacken men skulptören Sergel och överståthållare Sparre ville gärna se en annan placering. I ett av flera alternativförslag prövade Adelcrantz även möjligheten att låta hela halvrundeln öster om bron få en sammanhållen lägre nivå avsedd som tilläggsplats för båtar.



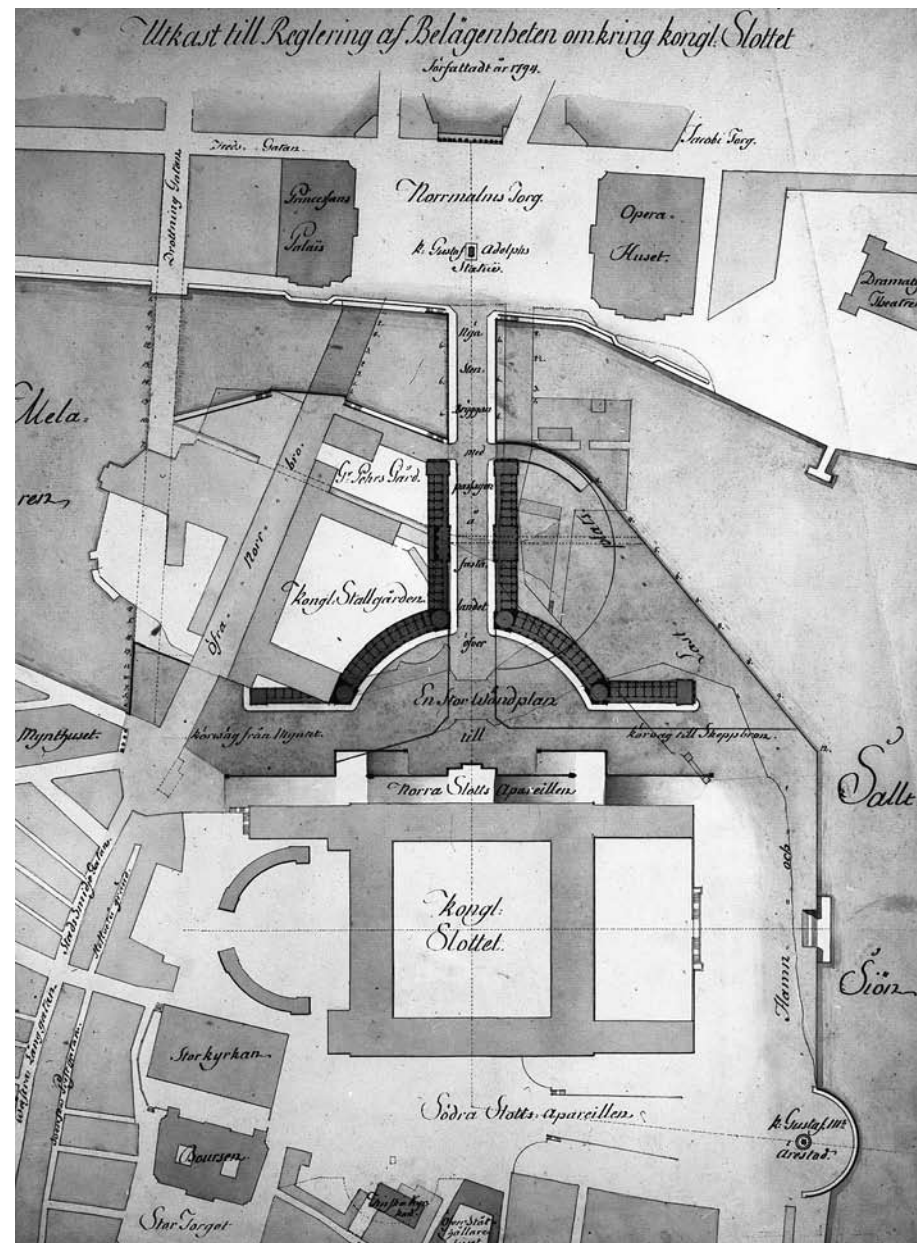
Erik Palmstedt: Förslag till alternativ placering av Gustav III:s staty
SSA GS 66:29.

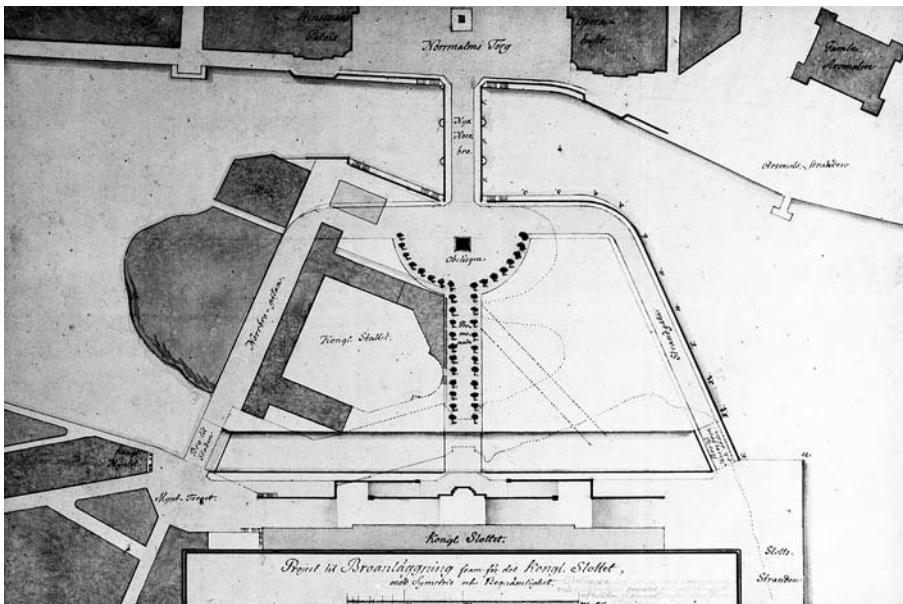
Alternativa förslag

Palmstedt hade redan efter vårfloden 1780 framkastat tanken att fylla igen södra strömgrenen (nuvarande Stallkanalen). Adelcrantz var uttalad motståndare till denna idé. Palmstedt tar upp dessa tankar igen 1791 och presenterar 1794 ett nytt förslag. På utfyllnaderna framför slottets norra fasad föreslogs nu en stor vändplats med omgivande byggnader. Först 1798 skrinlägger Gustav IV Adolf dessa planer och slår fast att brodelen över södra strömgrenen ska byggas och Palmstedt får i uppdrag att göra den slutliga generalplanen för hela Norrbro som godkänns i oktober 1799.

Ett förslag från 1798 med överintendenten Carl Fredrik Fredenheim som upphovsman (med Palmstedt som medarbetare för att upprätta ritningarna) presenterade ytterligare en variant med alternativa brolägen. Förslaget anknöt även till några av Carlbergs utkast tidigare under 1700-talet.

Erik Palmstedt: Förslag till generalplan för Helgeandsholmen med Stallkanalen igenfylld.
"Utkast till Reglering af Belägenheten omkring Kongl. Slottet, författadt år 1794" SSM F 58 132
(Original i Slottsarkitektkontoret).





C. F. Fredenheim och Erik Palmstedt:
Generalplan med två sidobroar över
Stallkanalen
"Project til Broanläggning fram för
det Kongl. Slottet med Symetrie och
Beqvämlighet."
SSM F 58 133
(Original i Slottsarkitektkontoret).

1799 års slutliga förslag och bygget av södra bron

År 1798-99 genomförs strömränsningsarbeten och själva bygget kommer i gång 1800. 1801 begär Palmstedt avsked och efterträds som arbetsledare av Jonas Lidström (adlad af Lidströmer) och med stadsarkitekten C. G. Gjörwell som ansvarig för de arkitektoniska frågorna. Grundläggningsarbetena sker 1801-02. Resterna av de tidigare brodelarna som raserats 1780 gick inte att återanvända utan det blev frågan om att bygga helt nytt från grunden.

På 1791 års ritning visar Adelcrantz på ett 40 alnars förslag för södra brovalvet. 1799 års förslag upprättat av Palmstedt presenterade en 32 alnars bro som inne-

bar anpassning i mått till en tidigare uppförd kajmur söder om hovstallarna. Någon lösning på anslutningen till slottets uppfartsramper innebar förslaget inte. På ritningen från 1799 överensstämmer fasaden mot Strömparterren med den utförda och som finns kvar i dag.

Valvslagningen genomförs 1803-04. 1805 blir bron färdig för trafik. I valvet finns en slutsten med året 1804. Slutarbetena drar dock ut på tiden och invigningen sker 1 november 1807.

Vedgårdsbron hade nu blivit överflödigt och kunde rivas. De med slottet parallella kajerna längs Stallkanalens södra sida står klara 1809. År 1824 utträtades kajmuren söder om stallet och som en följd av detta togs delar av stallarna bort.

Redan 1806 hade södra trappan ned till den blivande parterren utförts och själva Strömparterren börjar byggas 1807 och står fullt färdig som hamnplats 1810.

Anslutningen till Lejonbacken orsakade dock fortsatta problem. Tessins ursprungliga tanke var att Norrbro skulle vara kungens egen paradgata från Norrmalm och ansluta direkt till slottets norra uppfartsramper. All annan trafik skulle ske via den parallella bron mellan Mynttorget och Drottninggatan. Då denna broförbindelse inte kom till stånd behövde trafiken från Norrmalm komma in i staden utan att behöva köra upp via ramperna på Lejonbacken. På slottssidan byggdes appareljerna (ramperna) på Lejonbacken om till nuvarande utseende 1821-30. Nedanför Lejonbacken ordnades trafiken in till staden så att den inte behövde passera upp på ramperna.

Broarnas höjd

En omdiskuterad och svårutredd fråga då det gäller Norrbro är valet av valvform och den därmed sammanhängande höjden på valven. Bron blev högre än vad Adelcrantz avsett. Om orsakerna till detta har flera olika alternativ lagts fram.

Troligen var det den helt plana broytan som var grunden till de konstruktionssvårigheter som ledde fram till höjningen av valven. Adelcrantz kan i sitt förslag 1781 knappast ha studerat hållfasthetsfrågorna i detalj. Var det helt enkelt så att bron i detta utseende var omöjlig att utföra och att lösningen med tre valv krävde en något högre bro?

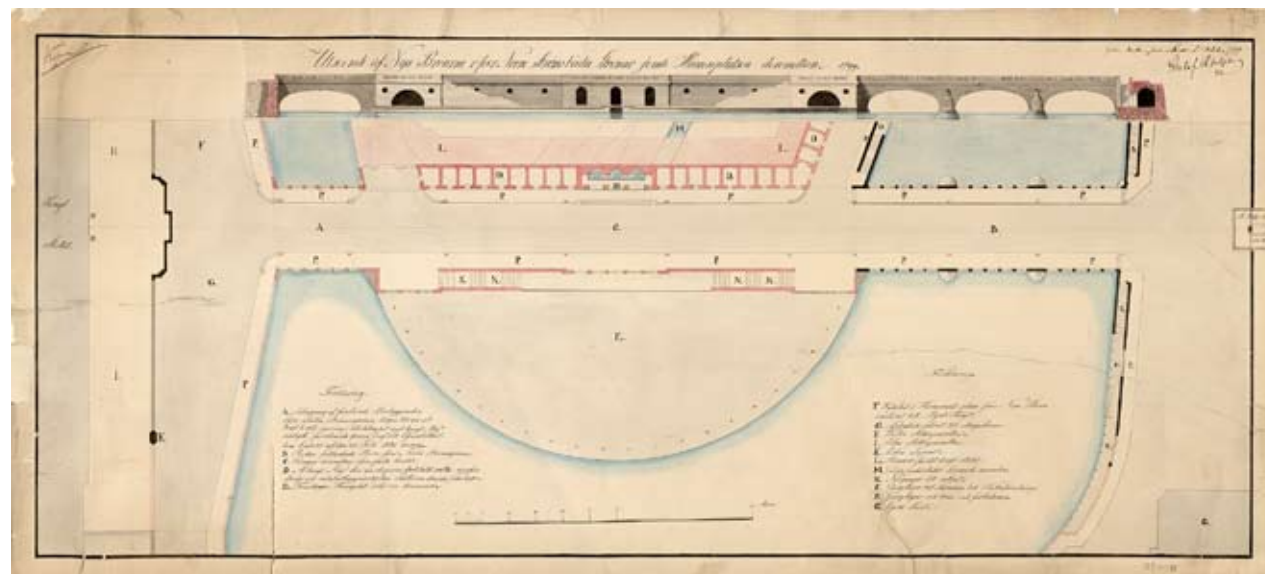
De ursprungligen föreslagna valven i den norra brodelen hade en spännvidd på 24½ alnar men ökades till 27 alnar i sitt utförda skick. En möjlig tolkning är att

denna ökade spännvidd krävde en högre höjd för att få en bärkraftig konstruktion.

Även andra förklaringar av mer praktisk art framfördes redan av samtidens bedömare. Dåvarande sekreteraren i överintendentämbetet Thure Wennberg gjorde efter Adelcrantz död följande kommentar:

Misstaget med förhöjd bro [var] troligen avsiktligt. En bro som bara skall låta vattnet passera kan vara lägre, men en bro som under vilken vid alla vattenstånd fiske skall bedrivas, måste vara högre än ritningarna utvisade.

Södra delens ursprungliga förslag visar på en 40 alnar lång bro och en relation mellan valvhöjd och valvets spännvidd på 1:6. Palmstedt trodde dock på att det var möjligt med ännu flackare valv. Valvet i den södra brodelen genomfördes dock med samma proportioner som de tre valven i norra brodelen, d v s proportionerna 1:4.



Erik Palmstedt "Utseende af Nya Broarne öfver Norre Ströms båda Grenar jemte Hamnplatsen deremellan 1799" (kopia), originalet approberat, dvs. godkänt av Gustav IV Adolf: "Gillas Drottningholms Slott d. 1 October 1799 Gustaf Adolph" SSA GS 66:88.

Sekelskiftet 1700-1800 Norremalmstorget/Gustav Adolfs torg med nya Norrbro och gamla Norrbro:

Gamla Norrbro revs 1797 då nya Norrbro stod klar vilket gör att denna variant av detta ofta avbildade motiv med två broar i bruk visar en situation som bara kan ha existerat en ytterst kort period.

Notera konstnärens mycket ihoptryckta perspektiv på nya Norrbro: efter de tre valven över norra strömgrenen når bron direkt fram till Lejonbacken - den ännu ej färdigställda delen över södra strömgren behöver på så sätt inte störa den konstnärliga tolkningen.

Johan Fredrik Martin: Norrmalmstorg (= nuv. Gustav Adolfs torg) SSM0100929 (K 369).



Strömparterren



Strömparterren, runt 1870.
Bildens beskuren, fotograf okänd; SSM F 91 145.



Strömparterren 1941.
Bildens beskuren, fotograf G. Löwendahl; SSM F 30 204.

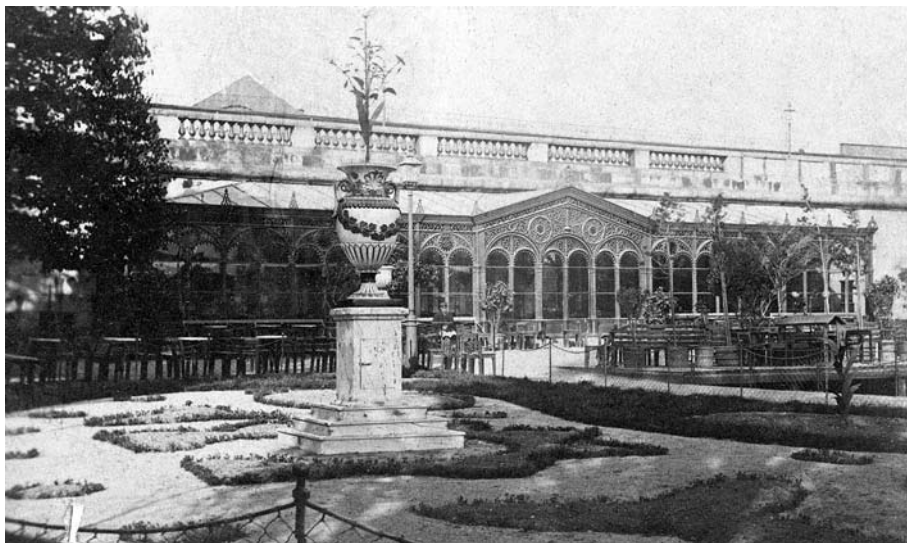
Strömparterren anläggs

Efter färdigställandet 1807-10 gick platsen först under mer tillfälliga benämningar som "halvrundeln" eller "hamnplatsen" då den var planerad som hamnplats för främst fiskebåtar. Hamnplatsen blev mest till ett upplag med förråd för fiskeredskap och var bemängd med ogräs. De under den nya bron inrättade fiskerierna vållade ofta olyckshändelser och hindrade även båtarten och vattenloppet under brovalven varför Kungl. Majt. 1821 beslutade att fiskeverken omedelbart skulle tas bort.

Överstelöjtnant F. A. af Lidströmer (son till den tidigare arbetschefen för Norrbrobygget J. af Lidströmer) gjorde 1831 ritningar till en promenadplats med planteringar på den halvrunda platsen. En järnbro i bågform från Samuel Owens verkstad placerades över den genom området gående kanalen. Grindar och staket, levererade från Krokfors bruk i Västmanland, sattes upp 1832.

Trädgårdsmästaren direktör Anders Lundström, från Bergianska trädgården, stod för anläggandet av planteringarna. De popplar som planterades 1831 stod

kvar i över hundra år. Parterren öppnades för allmänheten i augusti 1832. Försöket att kalla platsen Josefinelund efter dåvarande kronprinsessan misslyckades och Strömparterren blev snabbt det etablerade namnet. Strömparterren var den första kommunala parken men var anlagd på statlig mark.



Strömparterren, serveringsbyggnaden, 1800-talets slut.
Utan år, fotograf okänd, SSM F 43 927.

Schweizerirörelserna

Hovkonditorn A. C. Behrens blev den första att driva schweizerirörelsen (= konditori) under Norrbro. Behrens fick här tillstånd att försälja ”konfityrer, glacer och andra rafraichisements med undantag av starka drycker”. En planerad träbyggnad för konditoriverksamhet kom inte till stånd då det ansågs att platsen - där i dag Medeltidsmuseet entré och personalutrymmen är belägna - var lämpligare.

Direkt framför valven under Norrbro byggdes en enklare paviljong som stod kvar till runt 1860 då den ersattes av en mer påkostad uppförd i järn och glas och som stod kvar till mitten av 1930-talet.

Behrens drev verksamheten mellan 1838 och 1854. Därefter tog August Davidsson över mellan 1854 och 1867.

Folkliv på Strömparterren,
1800-talets mitt, tidningsillustration.
Utan år, SSM E 22 714.



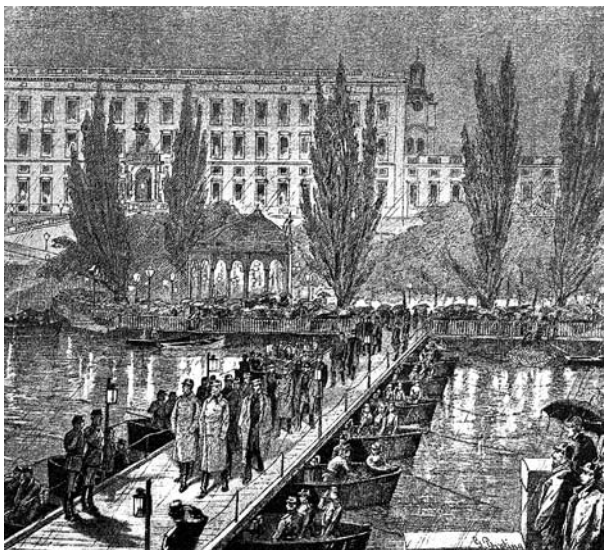
Näste innehavare var hovkonditor J. Lagergren 1867-69. Manne Davidsson stod för driften mellan 1870 och 1882. Davidsson satte här upp de två första tidningskioskerna i Stockholm på vardera sidan av schweizeriet. Under Davidsson tid tillkom musikpaviljongen som vände sin scen mot restaurangen. Den tidigare kanalen, med medeltida ursprung som var ett



Strömparterren och Norrbrobasaren.
Bildens beskuren, 1870-talet, fotograf okänd, SSM Fa 5394.

spår av en av de ursprungliga strömmarna mellan holmarna, fylldes igen 1895.

Hugo Berns drev schweizeriet 1882-1907 och inredde även ett av de långa rummen under bron till ”Salong” som ett komplement till musikestraden på parterren med musikuppträdanden av olika kapell och ”goss-orkestrar” från syd- och centraleuropa.



Tillfällig militär pontonbro 1887, ur Svenska Familje Journalen.
SSM F 66 031.



Strömparterren och Norrbro vid
sekelskiftet 1900.
Bilden beskuren,
fotograf Oscar Ellqvist,
SSM Fa 16 560.



Musikpaviljongen.
Bilden beskuren, ca 1900, fotograf okänd, SSM D 6487.



Musikpaviljongen från Saltsjösidan.
Bilden beskuren, utan år, fotograf okänd, SSM E 4522.

Statyerna



"Dimman" av Gusten Lindberg

"Dimman" är en symbolisk tolkning av ett naturmotiv i form av en kvinnofigur. Statyn donerades till Stockholms stad av C. F. Hagström, utgivare av tidningen Fäderneslandet och kom på plats 1910. Statyn har senare flyttats och har i dag en ganska undanskymd plats på Strömparterrens södra del.

Utan år, fotograf okänd, SSM D 6776.



"Solfångaren" av Carl Milles

"Solfångaren" - Carl Milles' Tegner-monument var ursprungligen tänkt att utföras som en byst av skalden Esaias Tegnér men Milles valde istället att tolka Tegnér's dikt "Sång till solen". Statyn finansierades av tryckeriet Norstedt & Sönder och grosshandlare Esaias Tegnér. Vid invigningen av statyn 1926 deklamerade skådespelaren Anders de Wahl dikten som Milles utgått ifrån.

Fotograf B. Norberg, SSM E 25 092.

Dikten "Sång till solen"
av Esaias Tegnér.

1900-talet

Från 1908 tar Leonard Linden över verksamheten och ändrade profilen i de förnyade lokalerna till en kombination av smörgåsrestaurang utan spriträttigheter och musikställe. Den gamla musikestraden revs 1909 och musikuppträdandena förlades till en konsertlokal inne under valven där flera av tidens kända artister uppträdde i litterära kabaréer.

Strömparterren 1909, restaurangen efter återöppnandet.
Fotograf okänd, SSM F 90 937.



I början av 1930-talet var anläggningen nersliten och övergiven då ingen servering hade funnits på många år. På Skönhetsrådets initiativ gjorde arkitekt Carl Bergsten ett förslag till förnyelse av Strömparterren innefattande en rektangulär spegeldamm mellan "Solsångaren" och Norrbro. Förslaget genomfördes 1937-38 med bland annat en ny uteservering under markistak. Statyn "Dimman" gavs då en ny placering. Barrriärmurarna intill trapporna från Norrbro försågs med blomsterurnor i keramik utförda av Tyra Lundgren. Toaletter och förrådslokaler inrymdes i valv under Norrbro.

I mitten av 1980-talet utfördes de senaste arbetena på Strömparterren. Gräsytorna förnyades och förseddes med konstbevattning. Blomplanteringarna sågs över och utanför Medeltidsmuseet anlades ett antal "kryddrutor". Den nuvarande serveringen tillkom. Från början det tänkt att den skulle vara en sommarservering. Gjutjärnsurnorna vid trapporna är från denna tid. Arbetena omfattade även kajförstärkningar samt bottenåtgärder i strömmen för att gynna fiskarna och fisket.



Strömparterren, hösten 1936.
Fotograf J. Söderberg,
SSM F 181 65.



Håvfiskare vid Strömparterren
bilden beskuren, 1930,
fotograf: Svenska Dagbladet,
SSM F 6157.



Brygga vid Strömparterren 1928.
Bilden beskuren, fotograf A. Malmström,
SSM E 17185.

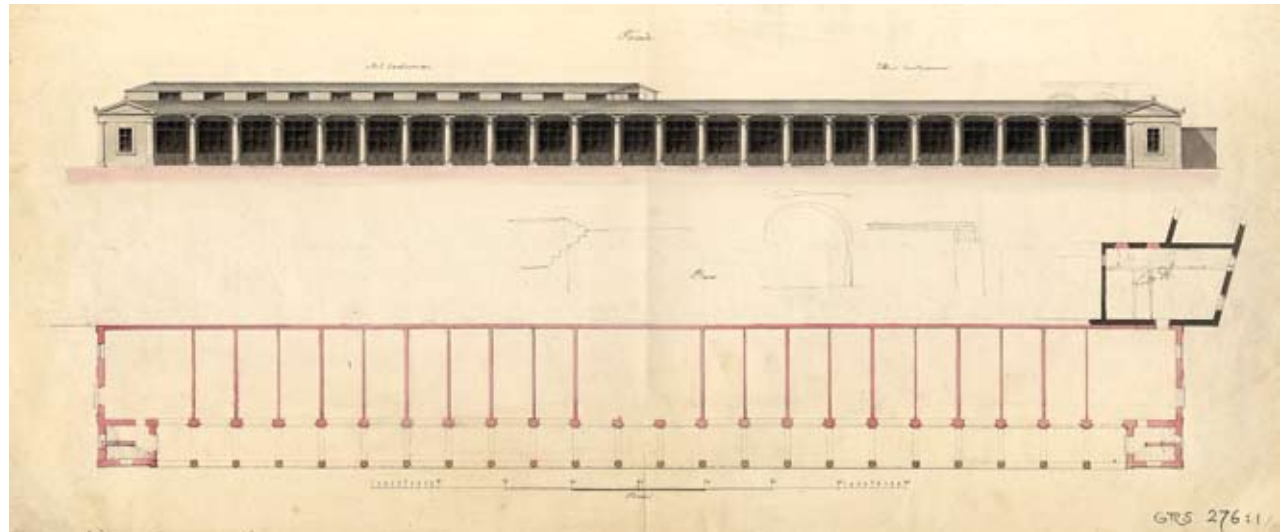
Norrbrobasaren

Traditionen med handelsbodas på kajer och broar i Stockholm går tillbaka till 1500-talet. Adelcrantz' 1781 godkända Norrbroförslag innehöll monumentala bodlängor vilka dock inte kom till utförande. Hovarkitekten Axel Nyström presenterade 1836 förslag om en tvåvånings basarbyggnad öster och söder om hovstallstomten. Den byggnad som kom till utförande väster om bron del över Helgeandsholmen blev bara en våning hög, bland annat beroende på synpunkter från hovet.

Då det fanns planer att låta holmen vara en fri och öppen plats och byggnaden sågs som ett provisorium så gavs basarbyggnaden ett förhållandevis enkelt utförande i trä. Även om det var en till byggnadstekniken enkel träbyggnad så gavs fasaden åt Norrbro ett mer påkostat utförande i puts och stuck. Fasadens ornamenteringsarbeten utfördes av den från Italien, via Köpenhamn, till Stockholm 1826 invandrade ornamentbildhuggaren och stuckatören Domenico Notini (1804-1875). Notini utförde här sitt första större arbete och inledde även ett flerårigt samarbete med skulptören J. N. Byström. Släkten Notini blev senare i flera generationer en av de ledande inom stuckatörbranschen.

Entrén till den längst söderut belägna butikslokalen med Bonniers boklåda omgavs av statyer föreställande Apollo och Minerva och entrén till de la Croix' schweizeri i den norra ändan av basarbyggnaden omgavs av statyer av Venus och Mercurius. Statyerna var järnavgjutningar efter förlagor av skulptören Byström.

Basaren uppfördes av ett aktiebolag - "Bolaget för Boutique Byggnaden å Helgeandsholmen" - som sålde 25 aktier á 3 500 rdr. Bland aktietecknarna kan nämnas kronprins Oskar, kronprinsessan Josephina och riksantikvarien Hildebrand.



Axel Nyström. "Förändrad Ritning till Butiksbyggnaden på Helge And's Holmen". Ej utfört förslag som visar en variant med lanternin. SSA GS 276:1.



Ett av de äldsta fotografierna som visar Norrbro och basaren, bilden beskuren, ca 1870, fotograf: Carolina von Knorring, SSM F 31 700.

Butikerna

Basarlängan bestod vid invigningen 1839 av 25 butikslokaler som disponerades av 14 näringsidkare.

Några av innehavarna disponerade flera lokaler, de flesta dock bara en. Bland de ursprungliga innehavarna fanns bokhandlaren Adolf Bonnier, cigarrhandlaren Del Monte, klädeshandlaren P. A. Harling, tapetseraren A. W. Müller, Lundqvist färdiga kläder, hattmakaren C. Lorentz, kram- och sidenhandlaren J. A. Molin, galanterihandlaren Benjamin Leja, bokhandlaren L. G. Rylander (1851 övertagen av P. A. Huldberg), sidenkramhandlaren N. E. Personne, galanterihandlaren M. Jakobsson, hattstofferaren C. E. Schubert, klädeshandlaren C. G. Sundström och konditor F. de la Croix, som disponerade lokalerna längst i norr.

Flera verksamheter blev mycket långvariga i basaren och andra mer kortvariga. T ex fanns Sundströms klädeshandel här under basarens hela livstid och Bonniers bokhandel i 30 år. Bonniers tillhandahöll öppningsåret, utöver ny litteratur, den nya uppfinningen daguerrotypier och Daguerres egen beskrivning på svenska av den fotografiska metoden samt kameror. Många firmor flyttade vidare till nya, mer centrala adresser på nedre Norrmalm då denna stadsdel blev allt mer attraktiv under 1800-talets andra hälft inte minst beroende på tillkomsten av Centralstationen och pressens koncentration till Klara.

Ett av Stockholms mest avbildade motiv, både i konsten och fotografiskt: Norrbro från Lejonbacken

Norrbro mot norr.
Bildens beskuren, utan år, fotograf okänd, SSM E 4686.



"Utsigt af Norrbro och Gustaf Adolfs torg i Stockholm, Ferdinand Tollin, SSM INVNR SSM 0100080 (K30).



Modelejon på Norrbro
Fritz von Dardel, 1840-talet.
SSM F 35 851.

Staffan Tjerneld beskriver i *Stockholmsliv* (1950) basarens betydelse med orden:

.... [den] kom att ligga som en merkantil kompassnål, visande vägen från Gamla stan som ännu var stadens stora affärscentrum mot Norrmalm, vilket snart skulle komma att dominera denna del av det stockholmska livet. Basaren var en märklig nyhet där man enligt August Blanche kunde inträda i ena änden i adamskostym och komma ut i andra såsom en fullfjädrad gentleman från topp till tå.

Stockholms första flanörstråk

Norrbro blev nu ett av Stockholms första flanörstråk. Norrbrolejonet – den eleganta sprätten på Norrbro blev till ett begrepp. C. A. Dahlström beskrev i mitten av 1800-talet Norrbrors betydelse med orden: ”... att vill man träffa någon bekant i Stockholm, hvilkens bostad man icke känner, så behöver man blott gå på Norrbro före middagen några timmar.”

Livet på Norrbro, basaren och Strömparterren blev väl skildrat inom bildkonsten av bland annat Fritz von Dardel, Hjalmar Mörner och Carl Stephan Bennet och inom litteraturen av bland andra August Blanche, Claes Lundin, August Strindberg och av en rad andra för dåtiden välkända skribenter vilka idag helt fallit i glömska.

Restaurangerna

I basarlängans norra ände öppnades 1839 Ferdinand de la Croix' schweizeri-restaurant "Pavillon du Bazar". De la Croix hade arbetat i Stockholm sedan 1831, bland annat hos hovkonditor Behrens, som blev första innehavare av restaurationen på Strömparterren. De la Croix utvidgade 1843 sin verksamhet med den välkända "De la Croix's salong" vid Brunkebergstorg. Schweizeriet var träffpunkten för ett vitt fält av intellektuella, inte minst journalister, författare, artister och

andra kulturpersonligheter samt även riksdagsmän. På 1870-talet var August Strindberg en av de mer namnkunniga gästerna. Här visades bland annat panoramor och andra av tidens attraktioner. Mellan 1882 till 1891 drivs restaurangen av F. D. A. Stoehr och stället byter namn till "Café du Bazar". Ett par samtida skildrare beskrev stället i följande ordalag:

... ett mellanfolkligt vädshus af första ordningen, der man alltid finner en utmärkt lagad "plat du jour" till måttligt pris samt kan, mot högre betalning, förskaffa sig hvilka läckerheter som helst.

och

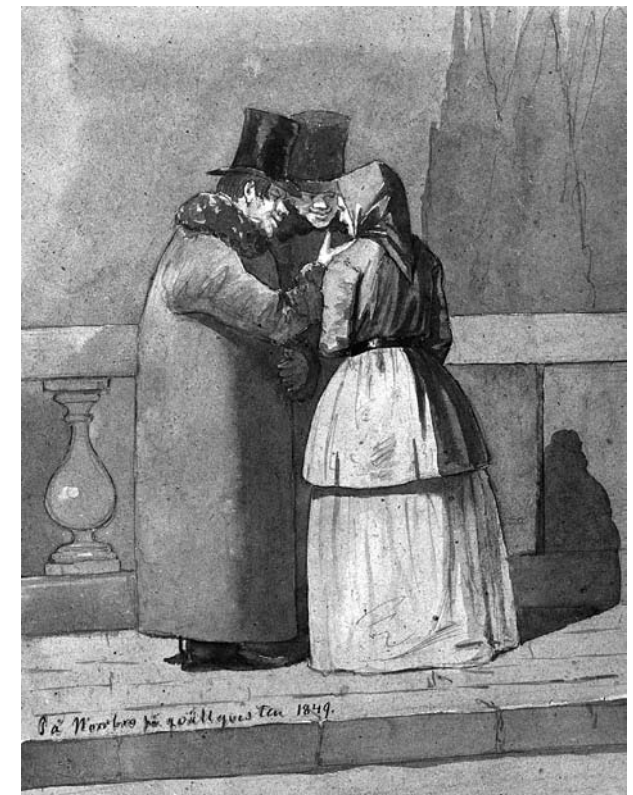
... Det låg en alldeles särskild air av pikant parisrestaurant över "la Croix". Utsikten över Strömmen och den livliga trafiken på bron gav gästen en känsla av att befinna sig på någon av Seinestrandens kända ställen vid Pont Neuf.

Siste ägaren fram till rivningen var källarmästare Bernhard E. Andersson. Basaren stod kvar under det att Riksdagshuset byggdes och revs först 1903.



På Norrbro, Strömparterren och Gustav Adolfs torg kom flera av den nya tiden belysningstekniker att provas för första gången i Stockholm. Belysningshistoriken behandlas i separat rapport av etnologen och teknikhistorikerna Jan Garnert.

Norrbro, Carl Johan Billmark , färglitografi 1860-talet, INV NR SSM0102914 (K 1445).



Vid 1800-talets mitt var Norrbro Stockholms viktigaste stråk för prostituerade.

"På Norrbro" Carl Skogman
lavyr, 1849 INV NR SSM 0106122
(K 755/K 2213).



Norrbro och basaren från Operan.
Bildens beskuren, 1890-talet, fotograf okänd, SSM Fa 28 782.



Norrbro från väster 1890-1900. Till höger finns fortfarande trapporna som ledde ned till vattnet kvar. Dessa togs bort då stenmuren gjordes i ordning efter riksdagshusbygget. Motsvarande trappor på Gustav Adolfs torgssidan försvann redan ett par decennier tidigare. Bildens beskuren, utan år, fotograf okänd, SSM D 305.



Basarbyggnaden under rivning 1903. Notera valvet under byggnaden och den murade fasaden med stuckdekor mot Norrbro. Bildens beskuren, fotograf okänd, SSM F 1412.



Från söder: SSM C 180.



Från norr: SSM C 179.



Butikslokalen i sydligaste delen pryddes av statyer föreställande Apollo och Minerva. SSM C 173.

Basaren dokumenterades inför rivningen 1903 av Ateljé Larsson. Alla bilderna är beskurna.



Entrén till Restaurant & Café du Bazar i den norra änden av basarbyggnaden omgavs av statyer föreställande Venus och Mercurius. SSM C 174.

Rivningarna på Helgeandsholmen

Helgeandsholmen fungerade vid 1800-talets slut som en egen liten stadsdel präglad av en bebyggelse som vuxit fram successivt.



Norrbrogatans gamla bro över Stallkanalen.
Bildens beskuren, utan år, fotograf okänd, SSM F 81 653.



Norrbrogatan mot norr med Gustav Adolfs torg i fonden och hovstallarna till höger. 1891, fotograf okänd, SSM Fa 19 963.



Översikt över Helgeandsholmen före rivningarnas påbörjande.
Gamla Norrbrogatan skär rakt genom bilden. Till vänster, i kvarteret Rosenbad, ligger det Bondeska palatset som även det revs några år senare.
Bildens beskuren, utan år, fotograf okänd, SSM E 4875.



Norrbrogatan med Myntorget i fonden, hovstallarna till vänster.
utan år (1891?), fotograf okänd, SSM Fa 82 157.

Rivningarna, som inleddes 1893, inför uppförandet av riksbyggnaderna visade på vilka möjligheter platsen hade som öppen park. Detta ledde till att debatten kom igång på nytt om vilken användningen Helgeandsholmen skulle ha.



Merparten av bebyggelsen på Helgeandsholmen riven, Bilden beskuren, 1893, fotograf K J Olson, SSM E 26 737.



Stallarna och basaren strax före rivningarna Bilden beskuren, 1893, fotograf okänd, SSM C 1199.

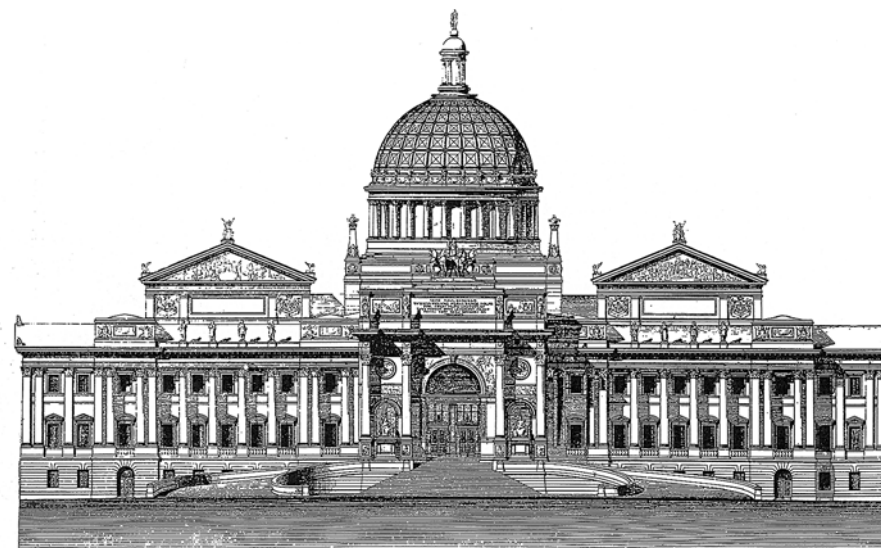
Riksbyggnaderna

Under 1872 års riksdag togs frågan om nytt riksdags-hus upp. Det gamla riksdagshuset på Riddarholmen sågs som för litet och inte tillräckligt representativt. Tanken var ett riksdagshus som kunde vara slottet jämbördigt i storlek och prakt. Även riksbanken med gamla lokaler mellan Järntorget och Skeppsbron behövde en ny byggnad.

Under de kommande åren var frågan om riksbyggnaderna uppe till behandling i riksdagen vid ett flertal tillfällen. Flera utredningar tillsattes, där olika place-ringsförslag prövades och frågan stod och vägde under flera år. Den dominerande uppfattningen under 1870-talet var att Helgeandsholmen skulle bevaras som en öppen plats med parkanläggningar och om riksbygg-naderna skulle uppföras på Helgeandsholmen så fick de inte överglänsa och skymma slottet.

Beslut kunde till slut fattas 1888 då riksdagsleda-moten Per Emanuel Lithander från Göteborg lade fram en motion som bifölls i båda kamrarna. Riksdags- och riksbankshusen föreslogs byggas på den västra delen av Helgeandsholmen. Basaren skulle lösas in och ri-vas. Hovstallet skulle flyttas till Artilleriplan på Öst-ermalm.

Den följande arkitekttävlingen 1889 vanns av Val-frid Karlsson som också vunnit tävlingen om nytt ope-rahus. Bakom det anonyma andraprisförslaget fanns arkitekten och överintendenten Helgo Zettervall - en av de ledande förespråkarna för riksbyggnadernas pla-cering på Helgeandsholmen. Inget av förslagen sågs som tillräckligt bra för genomförande och Zettervall fick i uppdrag att arbeta vidare utifrån de vinnande förslagen. Som medhjälpare i det fortsatta hade han arkitekten Aron Johansson som officiellt står som riks-byggnadernas arkitekt.

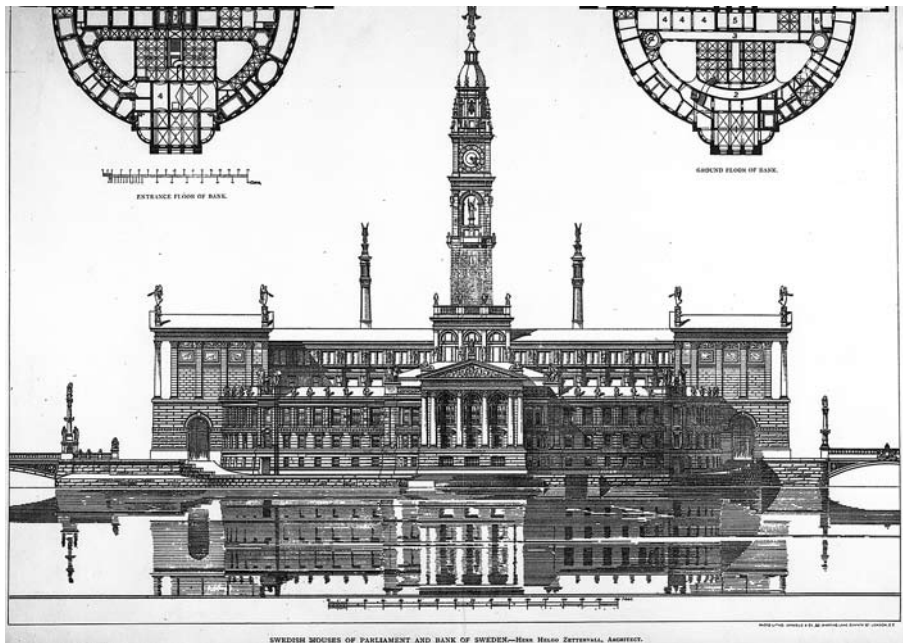


PROJEKT TILL NYTT RIKSDAGSHUS PÅ HELGEANDSHOLMEN: FASADEN ÅT NORRBRO.
Med 1:sta priset belönt tävlingsritning af VALFRID KARLSSON.

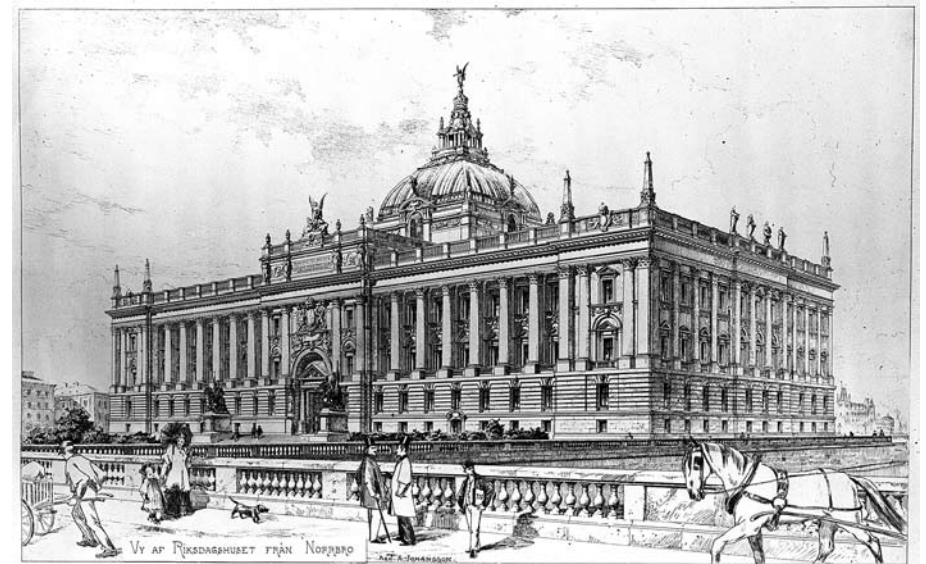
Det vinnande tävlingsförslaget till riksdagshus av Valfrid Karlsson,
ur: **Sekelskiftets byggteknik - om arkitekten Valfrid Karlson: byggnadsverk och läroböcker** Stockholm 1988, sid 38.

1893 påbörjades rivningarna av hovstallarna och av husen väster om gamla Norrbrogatan. När Helge-andsholmen stod avriven fick debatten ny fart: holmen borde även fortsättningsvis vara tom på byggnader så att Slottet fick framträda friare i stadsbilden.

Bygget inleddes 1897 och 1905 stod riksdagens byggnad klar och året därpå riksbanksbyggnaden. Norrbrobasaren fick stå kvar under byggtiden och revs först 1903-04. Under de följande decennierna efter tillkomsten var kritiken för det mesta hård mot riks-byggnaderna.



Helgo Zettervalls förslag till Riksdagshus.
SSM F 77 758.



Aron Johanssons förslag till Riksdagshus.
SSM F 38 409.

Litteraturlista

Ahlberg, Sven Olof ; Spade, Bengt

Våra broar - en kulturskatt

Borlänge Banverket & Vägverket 2001

Ahnlund, Henrik

Johan Eberhard Carlberg - Stockholms stads arkitekt 1727-1773

Borås 1984. Monografier utgivna av Stockholms stad 49

Asker, Bertil

Stockholms parker - innerstaden

Stockholm 1986. Monografier utgivna av Stockholms stad 62:2

Bååth, Ludvig Magnus

Helgeandsholmen och Norrström från äldsta tid till våra dagar

Stockholm : Almqvist & Wiksell, 1916-1918. (2 vol).

Dahlbergh, Erik, Wallin, Sigurd (red.), Axel-Nilsson, Göran (text)

Teckningarna till Svecia antiqua et hodierna 1 Stockholm Stockholm 1963

Dahlbäck, Göran (red.)

Helgeandsholmen : 1000 år i Stockholms ström

Stockholm 1982. Monografier utgivna av Stockholms stad 48

Dufwa, Arne

Trafik, broar, tunnelbanor, gator

Stockholm 1985. Monografier utgivna av Stockholms stad 62:1

Englund, Brita; Selling, Sam; Selling, Gösta (redaktör)

Utopia - arkitektdrömmar och byggnadsprojekt

Utställningskatalog Stockholms stadsmuseum 1959

Fogelmarck, Stig

Carl Fredrik Adelcrantz : arkitekt

1957. Monografier utgivna av Stockholms stad 20

Fogelmarck, Stig

C. F. Adelcrantz : ett gustavianskt konstnärsöde 1995

Hansson, Hans

Stockholms stadsmurar

Stockholm 1956

Monografier utgivna av Stockholms stad 18

Josephson, Ragnar, Celsing, Johan (introduktion)

Tessins slottsomgivning

Faks.-uppl. 2002 Stockholm (1. uppl. Stockholm Tisells tekniska förlag 1925)

Josephson, Ragnar

Sveavägens förhistoria

ARTIKEL I: Lilienberg, Albert: 1928 års förslag till generalplan för Stockholms tätare bebyggda delar. Stockholm, 1929. Bil IV s. 104-112

Mårtelius, Johan

Rikets huvudplats: Stockholm kring Norrbro

I: Vattenstäder : Sankt Petersburg - Stockholm, katalog till utställning på Arkitekturmuseet 1998. s. 289- 322

Lilienberg, V. E.

Om strömmarna i Stockholm : undersökningar och beräkningar

Stockholms stadsfullmäktige, 1891

Lindström, Albert

Om Strömparterren förr och nu

Stockholm 1986. Faksimil av 1932 års uppl.

Rabe, Pehr Reinh.

Om eganderätten till Helgeandsholmen och vattnet deromkring : utlåtande

Stockholm 1893

Rasch, Mårten

Bacchi halfö : Strömparterren i dikt och prosa

Stockholm Bokvännerna, 1972. (Stockholmiana 2)

Rasch, Mårten

Bland litteratörer och schackspelare i Pavillon du Bazar vid Norrbro

Stockholm Bokvännerna, 1972. (Stockholmiana 4)

Rasch, Mårten

Boklådorna och stallpalatset vid Norrbro

Stockholm Bokvännerna, 1972. (Stockholmiana 5)

Rasch, Mårten

Flanörstråket à la mode : glimtar från Norrbro i 1850-talets konst och litteratur

Stockholm Bokvännerna, 1972. (Stockholmiana 1)

Rasch, Mårten

Strömparterren : en glädjens oas vid Norrbro

Stockholm Bokvännerna, 1972. (Stockholmiana 3)

Riessen, Kerstin

Helgeandsholmen : från 1600-talets stall och kvarnar till sekelskiftets Riksbyggen

ARTIKEL, INGÅR I: Stadsvandringar 3. - 1980. s. 81-89

Setterwall, Åke

Erik Palmstedt 1741-1803 : en studie i gustaviansk arkitektur och stadsbyggnadskonst.

1945 Monografier utgivna av Stockholms stad 5

Schütz, Fredrik

Från fornborgar till flygfält : ur anläggningsarbetenas historia i vårt land

Stockholm Byggförlaget 1978

Sidh, Håkan

Rapport 1: Norrbro, historik och inventering av nya element

Förhandskopia/opublicerat manus, KFS

Anläggnings-Konstruktörer AB 2005

Tjerneld, Staffan

Stockholmsliv : hur vi bott, arbetat och roat oss under 100 år

Ny uppl Stockholm 1996 (orginaluppl. 1949-1950)

2 vol.

Wingren, Bo

Konst på stan : offentlig utsmyckning i Stockholm

Stockholm 1986.

Östra Helgeandsholmen : Kulturhistorisk utredning

Stockholms stadsmuseum, 1977

