



NORRBRO

Kulturhistorisk värdebeskrivning

Historik

Under salut förrättade Gustav III själv den 19 augusti 1787 den högtidliga inmurningen av första grundstenen i den norra bropelaren i Norrbro. Starten till bygget hade föregåtts av idéer, stadsplaner, förslag och försök i mer än hundra år att ersätta träbroarna som sammanband stadsholmen, nuvarande Gamla Stan, med Norrmalm. Längre ansågs förbindelsen över Norrström som en riksangelägenhet men från 1624 fick Stockholm det odelade förvaltningsansvaret. Redan Jean de la Valle och Nicodemus Tessin d.ä. hade under 1600-talet funderat över hur slottsomgivningarna och bron mellan slottet och Norrmalm skulle gestaltas. Nicodemus Tessin d.y. lade i början av 1700-talet fram storartade monumentala förslag till Helgeandsholmens och Gustav Adolfs Torgs, dåvarande Norrmalmstorgs, ordnande med Norrbro som en mäktig paradgata passande till en konung av Guds Nåde. Men efter kriget och nederlaget i Poltava saknades pengar och engagemang för stora projekt.

Frågan om en värdig och beständig bro över Norrström aktualiserades återigen när det nya slottet färdigställdes och kungafamiljen flyttat in 1754. Carl Johan Cronstedt, överintendent i Stockholm, utarbetade ritningar för bron som godkändes av kung Adolf Fredrik 1756. Byggnadsarbetena inleddes året därpå med bronns södra del. Bygget stötte på svårigheter med höga vårflöden och konstruktiva problem, avstannade och slutligen rasade landfästena i vårfloden 1780. Efter diskussioner mellan Kungl. Majt. och staden fick staden ansvaret för att bygga en ny stenbro. Finansieringen säkerställdes genom att staden fick ta ut en särskild brobyggnadsavgift. Brobygget skedde i regi av den inrättade Börs- och brobyggnadskommittén.

Carl Fredrik Adelcrantz hade redan tagit över ansvaret för broarbetena och det blev han som projekterade för den nya bron, inspirerad av Tessins återupptäckta planer. Kostnadsberäkningen gjordes av vice stadsarkitekten Erik Palmstedt som beräknade brobygget till 36 tunnor guld. Gustav III ivrade för stadsplanekonsten påverkad av franska storslagna projekt och verkade aktivt för slottsomgivningarnas ordnande. Arbetena började med den norra delen som på grund av politiska skeenden och andra krävande byggnadsprojekt stod färdig först 1797. Palmstedt övertog 1799 ansvaret för det fortsatta brobygget och presenterade nya ritningar för bronns södra del. Det strömmande vattnet, vinterisar och vårfloder, penningbrist, politiska kriser och rent byggnadstekniska svårigheter övervanns till sist och Norrbro öppnades i sin helhet för allmänheten 1807. Samma år börjar arbetena med att iordningställa hamnplatsen på Strömparterren.

Senare under 1800-talet fick bron och Strömparterren en betydelse i den moderna kommersiella stadens framväxt. Längs bronns västra sida som en skärm mot hovstallet uppfördes 1839 basarer efter ritningar av Axel Nyström. Norrbro blev ett flanörstråk med fashionabla butiker där det eleganta och moderiktiga Stockholm kunde visa upp sig. På

Strömparterren anlades stadens första kommunala park med musikpaviljong och restaurang delvis inrymd i brons välvda rum som bland annat blev en mötesplats för stadens intellektuella etablissemang. Här sattes också de första tidningskioskerna upp 1870, ett uttryck för platsens betydelse för den moderna staden. Norrbro försågs också med gaslyktor 1853 och försök med elektrisk belysning gjordes redan 1881.

Helgandsholmens bebyggelse och basarerna revs för att ge plats för riksdagshuset och riksbanken som stod klara 1905 respektive 1906. Platsen framför riksdagshuset, Riksplan, öppnades och anpassades i utformningen till Norrbro. Strömparterren rustades upp på 1930-talet i huvudsak till nuvarande utformning. I samband med att riksdagens garage byggdes under Riksplan på 1980-talet gjordes intressanta arkeologiska fynd som ledde till att Medeltidmuseet inrättades och 1986 tog valven under bron i anspråk för sina lokaler.

Kulturhistoriskt värde

Det kulturhistoriska värdet av Norrbro är obestridligt. Bron är ett av 1700-talets mest krävande byggnadsverk avseende teknik, konstnärlig kraft, arbete, tid och pengar och är fortfarande en viktig och vital del av stadens och landets centrum.

Norrbro har en självklar plats i den svenska **arkitekturhistorien**. Landets främsta arkitekter arbetade med att lösa ordnandet av slottstrakten och anslutningen till Norrmalm och kom under en lång period att producera storstilade projekt i denna vitala stadsplanefråga. För både Adelcrantz och Palmstedt var den arkitektoniska gestaltningen tätt sammanlänkad med de tekniska förutsättningarna. Förebilderna är franska, formspråket mäktigt och klassiskt med fontänmotiv. De eliptiska valvbågarna som ansågs vackrare och elegantare än de traditionella högre valven möjliggjorde en plan broyta. Platsens speciella förutsättningar krävde dock särskild behandling och Adelcrantz lät också bron öppna sig mot vattnet och utsikten mot öster. Palmstedt som framförallt stod för den södra delen av bron utförde valvet brantare för bärighetens skull.

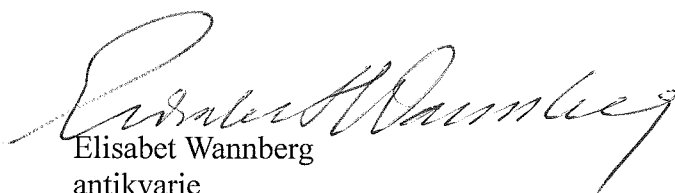
Teknikhistoriskt är bron synnerligen intressant. Själva bygget krävde ny teknik som man främst hämtade från franska förebilder. Men egen teknik utvecklades också för att klara de starka strömmarna. De flacka brovalven som medgav en plan broyta skulle bemästras. Bron slogs med tre valv i den norra delen och ett i den södra. Brons inre rymmer i tre partier ansevärliga välvda utrymmen som genom tiderna utnyttjats på olika sätt.

Bron byggdes med en gedigen **kvalitet** både vad beträffar konstruktion, utformning och material. Valven under bron utfördes i roslagssandsten med fasader av slåthuggen granit och med bropelarnas utsmyckande kaskader i kolmårdsmarmor. Balusterdockorna i brons räcken är av gjutjärn. Bron försågs redan från början med trottoarer av stenhällar och körbanan var belagd med gatsten. Senare har körbanan breddats på bekostnad av gångbanorna och belagts med asfalt. Genom åren har brons grundläggning med jämna mellanrum underhållits och en del vittrad sten har bytts ut. Men i allt väsentligt är bron ett **autentiskt** byggnadsverk från sent 1700-tal både till utformning och konstruktion. Det gör bron **unik** inte bara i landet utan också i ett internationellt perspektiv. Det är också anmärkningsvärt att bron som framförallt var tänkt som kungamaktens processionsväg klarat att bära också senare tiders intensiva, motoriserade trafik.

Utifrån Norrbros historia, från planering för en enväldig kungamakts paradgata till den moderna stadens flanörstråk och den representativa demokratins plats kan också betydande delar av stadens och landets historiska, politiska och ekonomiska skeden beskrivas. Många namnkunniga personer, kungar och arkitekter är knutna till bron.

Brons **upplevelsevärde** är mycket stort. Slottet, Helgeandsholmen och Gustav Adolfs Torg sammanlänkas av Norrbro till stadens mest monumentala plats som i samspel med det strömmande vattnet och vattenspeglingarna är utan motstycke. Det är ett pampigt och representativt stadsrum av hög konstnärlig och arkitektonisk halt där huvudstaden visar sin identitet som maktcentrum. Norrbro med den omgivande miljön är en av huvudstadens och landets mest identitetsskapande platser.

Norrbro var fram till 1878, då Vasabron stod klar, den enda fasta förbindelsen över Norrström. Därefter följde Riksbron 1931 och Strömbron som en tillfällig avlastning 1946. Det är märkvärdigt och förvånande att Norrbro fortfarande, utan större ingrepp och moderniseringar, fungerar som en betydelsefull del i stadens infrastruktur, att jämföras med senare efterföljares täta renoverings- och ombyggnadsbehov. Men tidens tand har också satt spår i Norrbro som nu står inför en omfattande renovering. Det är utomordentligt viktigt att det mest unika, brons autenticitet respekteras, att den ursprungliga konstruktionen inte förändras eller sätts ur spel och att för bron traditionella material och metoder kommer till användning.

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Elisabet Wannberg'.

Elisabet Wannberg
antikvarie