

Hur tog man sig till Stocksund?

Stocksundet var ett besvärligt hinder för resande från Stockholm norrut mot Roslagen. Hans Magnusson berättar hur broar och kommunikationer utvecklats under tidernas gång.

Över Stocksundet ledde den stora landsvägen från Stockholm till Danderydsbygden och Roslagen redan på 1400-talet. I äldre tider var den livligt trafikerad t.ex. med resande till det då ännu svenska Finland. Sundet var länge ett besvärligt trafik hinder på denna färd.



På den här kartan från cirka 1880 ser man hur vägen till Roslagen ringlade sig fram genom landskapet på båda sidor om Stocksundet. Två kommentarer till kartan:

- Råholmen heter idag Bockholmen och där ligger den trevliga restauranten Bockholmen hav & restaurang.
- Kanalen Ålkistan byggdes 1863–1864 varvid vattennivån i Brunnsviken sänktes med ca 1,25 meter. Kanalen öppnades för trafik 1865.

Färja och flottbro

På 1600-talet och troligtvis även tidigare färdades man med färja. I 1640 års jordebok nämns en Benekt som färjekarl vid Stocksundet. Denne har gett den gamla vägen från bron och ner mot Inverness dess nuvarande namn – Bengt Färjares väg.

År 1715 kom den första provisoriska bron, men redan året därpå byttes den ut mot en kraftigare flottbro med vindbrygga. Bron blev mycket betydelsefull för militären men naturligtvis även för Roslagsbönderna.



En målning av Louis Belanger visar flottbron som den såg ut omkring 1800. Målningen ägs av Danderyds kommun, tidigare av Stocksunds köping, och finns i sal Vera i Cedergrenska tornet.

Fast bro med stenkistor

År 1826 togs en fast bro med stenkistor i bruk efter 2 års byggtid. Den store brobyggaren Capitän Mecanicus Olof Forsgren ansvarade för bygget.

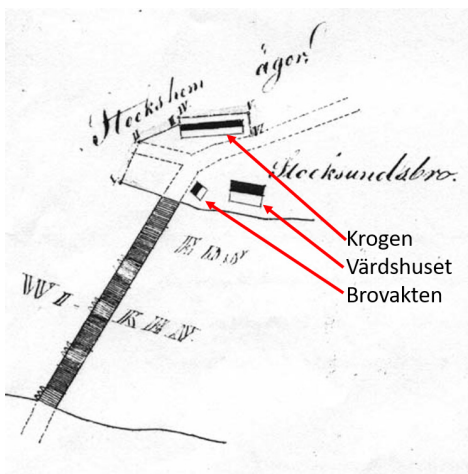


Bron före 1913, Ferdinand Heyl. I bakgrunden ser man "Slottet" i Inverness.



Bron cirka 1904, Oscar E Kull.
Observera ångbåtsbryggan till vänster. Till höger ser man baksidan på Vårdshuset.

Denna bro kom att leva i mer än 100 år. En augustinatt 1913 inträffade dock en svår olycka då en av stenkistorna rasade samman och drog med sig en del av bron. Skadan kunde omgående repareras varvid samtliga stenkistor kom att kläs in i betong och bron förstärkas med järnbalkar.

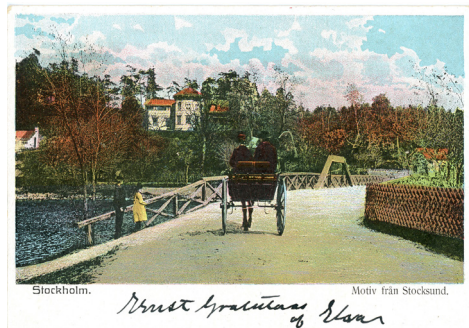


Skissen visar bron med stenkistor och de viktigaste husen på Stocksundsiden: krogen, vårdshuset och brovaktarstugan. All byggnaderna finns kvar än idag.

Vårdshuset öppnades i oktober 1816 och där inkvarterades Olof Forsgren under brobygget, medan arbetskraften – 24 Leksandskarlar – inkvarterades i Krogen och närliggande Stocksundsvillor.



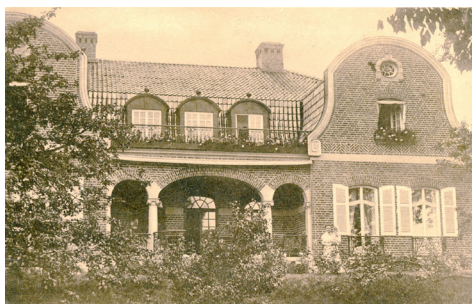
Calegi Vykortslager ca 1920 med stenkistorna inklädda i betong. Byggnaden till höger är Vårdshuset.



Bron var avsedd för gående, hästar och häst-ekipage. Vykortet ovan (W.&L. ca 1900) visar ett hästekipage på väg över bron mot Stocksund. I bronns ände på Stocksundsiden ser man i bakgrunden den gamla krogen från 1789 som sedan blev lanthandel 1880 och bilverkstad 1945. Idag ägs huset av kommunen och hyrs ut som förråd och tyvärr sakta förfaller.

På bergknallen ovanför bron byggdes ett sommarställe. Det är denna byggnad som syns i kortets mitt.

År 1863 såldes området Sikreno till grosshandlare Carl Fredrik Weber. Efter Weber ärvdes Sikreno av svärsonen John Klingspor som 1915 lät uppföra Villa Stocksberg efter ritningar av arkitekten Thor Thorén på platsen. Huset är uppfört i tegel och gestaltat i nordisk jugend (se bild nästa sida). Typiska är villans svängda takfall täckta med glaserat grönt taktegel och klockformade gavlar samt fasaddetaljer i granit. Både in- och utvändigt har villan bevarat sin ursprungliga karaktär.



Muntherska villan. Svenska Litografiska AB, ca 1920.

Efter Klingspor såldes villan 1940 till ingenjören Carl Munters som bodde och verkade här under flera decennier varvid huset kom att kallas för Munterska villan.



Brovaktstugan ser vi på det här vykortet utgivet av Sällskapet Amorina efter ett foto från omkring 1911. Stugan bestod av ett kontor och två bostadsrum. Utanför sitt kontor ser vi brovakten Ahlsén vars uppgift bl.a. var att ta upp broavgift, som togs upp ända till januari 1926



Kungörelse.	
Boligt adlten Nädig skrifvelse här Kongl. Maj: under den 9 sistlidne Maj, på framställning af vederbörande broregare, funnit godt i Näder förordna, att de afgifter, som jemnlit Kongl. Breven den 11 Juni 1816 och den 2 November 1853: 15 uppläsa för begärande af Stocksunds bro, skola utgå efter följande	
Taxa:	
<i>För sommar-resetyg:</i>	
En afvertäckt eller öppen vagn med 2 hästar	9 öre.
För hvarje häst, som öferskjuter berörda bestämda antal	2 ..
En chaise eller chaisekärra med en häst	5 ..
För hvarje häst, som öferskjuter en	2 ..
En tross- eller packvagn med 2 hästar	9 ..
En bondvagn med 2 hästar	5 ..
För hvarje häst, som öferskjuter ett par	2 ..
En bondkärra med en häst	3 ..
För hvarje häst, som öferskjuter en	2 ..
<i>För vinter-resetyg:</i>	
En täckt släde, rack eller öppen släde med 2 hästar	9 ..
För hvarje häst, som öferskjuter ett par	2 ..
En släde med en häst	4 ..
För hvarje häst, som öferskjuter en	2 ..
En bondsläde med 2 hästar	4 ..
För hvarje häst, som öferskjuter ett par	2 ..
En bondsläde med en häst	2 ..
<i>Dessutom betalas:</i>	
För en gäende person	1 ..
Ett boskapskreatur	1 ..
Tio stycken får	1 ..
En ridhäst	2 ..
Hvarje fartyg för vindbrons öppnande	19 ..
Med iakttagande, såsom förut, att Kongl. Maj:ts och Kronans transporter af varor och ammunition, durchmarscher samt post- och flaggförare jemte de båtar, som för Kongl. Maj:ts och Kronans räkning gå till och från Örtenska, äro från öfranstående afgifter friläggande befräddas.	
Stockholm å Landshöfdingens den 4 Juni 1873.	
På Landshöfdingens-Embetsets vägnar:	
Sten Drakenberg.	J. Törneblad.

Kungörelse från 1873 med då aktuella taxor för broavgiften för 1816 års landsvägsbro.

Biltrafiken över bron växte under de första årtiondena av 1900 – se bilden nere till vänster från Sällskapet Amorinas arkiv. Därför planerades det för en ny landsvägsbro för biltrafiken placerad lite längre västerut. Vägbron blev då den nya öppnades nedgraderad till en gång- och cykelbro. Den revs 1957-1958. Båda landfästena finns dock kvar än i dag.

Järnvägsbro invigd 1885

Innan vi tittar på den nya landsvägsbron tar vi tidsmässigt nästa bro.

I samband med att järnvägen från Östra station i Stockholm mot Djursholm och Roslagen drogs fram byggdes 1884-1885 en järnvägsbro strax öster om den gamla landsvägsbron. Den bestod av två stora spann om 36,6 meter med en fackverkskonstruktion och ett mindre spann om 25 meter med mittpelare som bar upp en svängbro. Från södra sidan byggdes en bank ut mot svängbron. Den 21 december 1885



Järnvägsbron som byggdes 1884–1885. Ultraförlaget, foto Mikael Röhr,



Järnvägsbrons infart mot Stocksund. Carl Sunnegårdh, ca 1930.

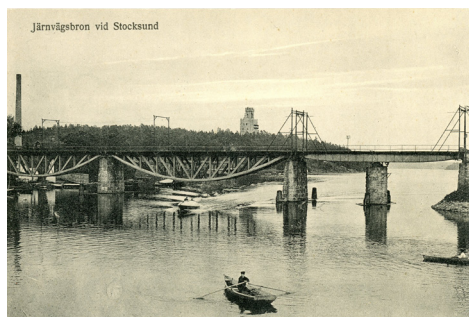
togs bron i trafik. Denna bro var enkelspårig och gjorde sin tjänst till 1907 då den byttes ut och denna fortfarande enkelspåriga bro försörjde järnvägen ända fram till 1996.



Flygfotot visar hur vägbron och järnvägsbron låg i förhållande till varandra. Det är poststämplat 8 juni 1920.

Ett koleldat elverk uppfördes 1893 med syfte att leverera elektrisk energi till Djursholmsbanan. Elektrifieringen genomfördes 1895. Elverket syns i kortets högerkant. Det var strategiskt placerat vid Stocksunds hamn varigenom kolbåtar kunde leverera direkt till elverket. Kolförrådet är den stora byggnaden nedanför kraftverkets båda skorstenar.

Elverket kompletterades 1903 med en maskinhall för en generator som alstrade trefas växelström som bl.a. försörjde de nya villorna i Stocksunds Stockby-område med elkraft.



Vykortet visar tydligt stolparna för luftledningen och framför allt arrangemanget vid den vridbara brodelen. Svenska Litografiska AB, ca 1915.

I slutet av 1960-talet började den smalspåriga järnvägen och framförallt den enkelspåriga bron ifrågasättas.

SL köpte 1972 bannätet söder om Rimbo för att driva det i 5 år. Men folkopinionen ville behålla banan och drev igenom en förnyelse av bannät och vagnpark! För Stocksunds del skulle upprustningen få stora konsekvenser. En enkelspårig bro med en högsta tåghastighet på 30 km/tim rimmade dåligt med nysatsningen.

Tankar växte då fram rörande en ny järnvägsbro. Planen var en dubbelspårig bro närmare nya landsvägsbron med en tunnel under Sikrenoberget. Denna syns på fotot överst på sidan 21.

Bågbro för bilar 1936

Efter en byggtid på två år invigdes den 7 november 1936 en modern bågbro för biltrafiken mot Roslagen.



Den nya bågbron för bilar invigdes 1936 och fungerade till 1990. Alga, ca 1938.

Bågbron byggdes lite längre västerut än den gamla bron. Den gjöts i betong på en fribärande ställning av trä och hade en fri spännvidd av 90 meter, vilket var mycket för sin tid. Brons längd var 226 m och dess bredd var 16 meter fördelade på två gångbanor på 1,5 meter, två cykelbanor på 2,0 meter och en körbana på 9,0 meter. Den hade en segelfri höjd på 12 m. Bron byggdes av Skånska Cementgjuteriet och järnkonstruktionen i brobanan levererades av Bröderna Hedlund. Kostnaden för den nya bron var ½ miljon kronor varav inte mindre än 350 000 kr användes för marklösen för tillfartsvägarna!

Denna bro fungerade fram till 1990!



En fin vy från öster av bron på ett vykort utgivet av Pressbyrå efter 1951.

På bilden ser man det smäckra brovalvet. Detta var i söder grundlagt en bit ut i sundet medan det i norr låg i strandkanten. Ett taggträdsstängsel hindrade inte oss ungdomar att ta oss ut på valvet där en lucka halvvägs mot toppen lät oss krypa in i valvet!

Vattentornet i Bergshamra som syns till vänster är en betongkonstruktion som projekterades av VBB och stod färdig 1951. Den ursprungliga reservoarvolymen var på 2 400 m³, men utökades till totalt 10 000 m³ dricksvatten genom en om- och tillbyggnad.

Över den nya bron började Stockholms Läns Omnibussaktiebolag, SLO, köra trafik mot nordostkommunerna. Roligast var det att åka i en till bussen tillkopplad personsläpvagn.



Buss Volvo B 532 med släpvagn. Okänd fotograf.

Dagens broar

Nu är det slut på vykort rörande broar över Stocksundet. På flygbilden på nästa sida ses till höger en kvarvarande bropelare från gamla järnvägsbron och lite ovanför denna Stocksunds gamla stationshus, som nu blivit privatbostad.

Tunnelbanebron över Stocksundet uppfördes cirka 300 meter väster om nuvarande motorvägsbro och invigdes i januari 1978 i och med att Röda linjen förlängdes till Mörby centrum. Från Solnasidan går tunnelbanan efter stationen Bergshamra i en bergtunnel för



Dagens broar. Från vänster: Tunnelbanebron, motrovägsbron, nya järnvägsbron och en brope-lare från den rivna gamla järnvägsbron. Foto: Jan Ainali.

att sedan passera i en mjuk kurva över den 240 meter långa bron över Stocksundet. Därefter försvinner den igen i en tunnel fram till stationen Danderyds sjukhus. Bron är en betongkonstruktion i fyra spann och har liksom motorvägsbron en segelfri höjd på 13 meter.

Kring 1990 trafikerades landsvägsbron av drygt 60 000 fordon per dygn med ökande tendens. Bågbron från 1936 klarade inte längre den allt intensivare trafiken och dåvarande Vägverket beslöt att ersätta den med två nya broar för Norrtäljevägen, en för norr- och en för södergående trafik. År 1990 stod den första av de båda nya broarna färdig och trafiken kunde ledas över till den varpå den gamla bågbron revs. I maj 1992 kunde även bro nummer två invigas. Den nya Stocksundsbron är byggd i två stora och ett mindre spann och har en segelfri höjd på 12 meter. Den består av två parallella broar med tre körfiler i norra och fyra filer i södra riktningen, även gång- och cykeltrafiken går där.

Den nuvarande järnvägsbron anlades ett hundratal meter väster om den gamla, som ett led i upprustningen av Roslagsbanan. Sträckningen rätades ut något och blev cirka 200 meter kortare, man slapp även en plankorsning i Stocksund kallad "Mormors grind". I samband med uträttningen av banan fick Stocksunds station ett nytt läge.

Den nya järnvägsbron är en dubbelspårig betongkonstruktion i fyra spann, 215 meter lång samt en segelfri höjd på 8,0 meter, något lägre än de intilliggande broarna för bilväg och tunnelbana. Bron invigdes under festliga former den 18 augusti 1996. Dagen till ära kördes två tåg samtidigt och parallellt i samma riktning. På det viset ville man uppmärksamma att Stocksundsbron numera har dubbelspår som tillåter tätare turer.

När den nya järnvägsbron bredvid nya-nya vägbron togs i bruk 18 augusti 1996 stängdes den gamla bron. Krafter i kommunen ivrade för att göra om den gamla bron till en gång- och cykelled men förgäves. Men nu projekterar Trafikverket en ny gång- & cykelbro mellan de nya väg- & järnvägsbroarna! ●

Av Hans Magnusson

hans.magnusson@hacma.se

Källor

- Boken om Stocksund, Stocksunds köping, 1963.
- Nya Stocksundsboken, Sällskapet Amorina - Stocksunds Hembygdsförening, 2011.
- Affärslivet i Stocksund, Sällskapet Amorina - Stocksunds Hembygdsförening, 2016.