

Något om Stäketbroarna under 1600-talet

av Ulf Björkdahl



Utsnitt från plansch nr 93 Almerstäks Rudera (ruin). Då fanns ännu murrester kvar från Sankt Eriks slott på Stäketsholmen. Landsvägsbron bör vara 1663 års version (se nedan).

Ovanstående bild känner många av oss igen. Det är den gängse bilden över slottsruinen på Stäketsholmen och bron över Stäkets sund under 1600-talet. Den ingår som plansch nr 93 i Erik Dahlbergs samling av kopparstick över svenska slott m.m., kallat Suecia Antiqua et Hodierna (Det forna och nutida Sverige). Sticket utfördes av fransmannen Adam Pérelle något av åren omkring 1670 på uppdrag av Erik Dahlberg. Med en spetsig nål ristade han in motivet i en kopparplåt, som sedan användes som tryckplåt för att reproducera motivet i önskad upplaga. Eftersom Dahlbergs verk hade som underliggande syfte att förhärliga Sverige, det här var ju under stormaktstiden, kan vi inte veta hur tillförlitlig planschen är i sina detaljer. Vi får ändå vara tacksamma för detta samtida bilddokument.

Stäkets sund var ända fram till 1804 - då vi fick en permanent bro - en utmaning för landsvägens resenärer att ta sig över. Man har förstås använt båtar av skilda slag, kanske roddfärjor eller flottar som drogs med lina. Sätten har skiftat över tid och beroende på vem som ansvarat för färjehållningen, t.ex. borgens innehavare eller kronan (staten). Man kan också ha byggt tillfälliga pontonbroar när stora följen måste passera. Ett lockande alternativ var förstås att istället resa under vintern. Då kunde man åka med släde över isen på Görvälnfjärden och slippa både sundet och ett antal besvärliga backar. Alla transportsätten var förknippade med risker. På vägen kunde vagnshjul och skaklar gå sönder, hästar skena, i sundet kunde flytetygen kapsejsa och isen hade sina risker. Att resa förr var alltid ett äventyr.

Till slut tröttnade man på färjeöverfarten. Det var inte så konstigt. Under 1600- talet ökade trafiken kraftigt på vägarna allt eftersom statsmakten byggdes ut och genererade behov av fler resor för ämbetsverkens tjänstemän. Nu skulle det gå snabbt och dessutom bekvämt. Vägarna förbättrades generellt med bättre körbanor och sänkning gjordes av backar så de blev mindre branta. Överfarten av sundet blev alltmer en flaskhals, eftersom färjan endast kunde ta ett begränsat antal människor och djur samtidigt. Här fick man vänta. För stora följen kunde det ta timmar att överfärja. Tursamt nog fanns Stäkets krog intill.

Nu skulle bro byggas. Det var ett riskprojekt. Strömmen i sundet var stridare än i dag, eftersom sundet var grundare då. Större uppmuddringar började först under 1700-talet. Framför allt var det vattenmassorna och isklumparna under vårfloden som orsakade problem. Men även stora regn, stormar och andra vädrets makter påverkade. Under 1600-talet byggdes bro över Stäkets sund vid tre tillfällen. Att det blev flera tillfällen beror på att ingen av broarna höll särskilt länge, trots underhåll och ständiga reparationer.

Bro nr 1 (1636-1641)

1636 uppfördes, efter förordnande av drottning Kristina, en bro mellan fastlandet och Stäketholmen, en sträcka på 80-90 m. Platsen för bron var ungefär vid de stenfundament som finns där idag från 1800-talets bro. Hur bron såg ut vet vi inte mycket om, kanske var det en öppningsbar ponton- eller flottbro med pålstöd. Sådana användes vid den här tiden flitigt över Dalälven (där brobyggaren hade verkat). Samtidigt måste landsvägen, som hittills gått via färjeläget, flyttas. Den fick via bron en ny sträckning över kanalen mellan Stäketholmen och Stäksön och följde sedan sundets västra strand och anslöt till gamla vägen vid färjestället. Efter 4-5 år av ständiga reparationer, förlorades bron vintern 1640/1641 då den "af ett öfwerflödande watn bortflutin". Därefter återupptogs färjetrafiken.

Bro nr 2 (1648-1663)

En ny bro uppfördes 1648, på ungefär samma plats. Det var en pålbro med vindbrygga. För broöverfarten betalade man en avgift till brofogden, de boende i närområdet fick passera fritt. Båtar fick betala för att vindbron skulle öppnas. Även denna brokonstruktion kom att påverkas av vattentrycket och krävde många reparationer. Bron användes till 1663, alltså i 15 år.

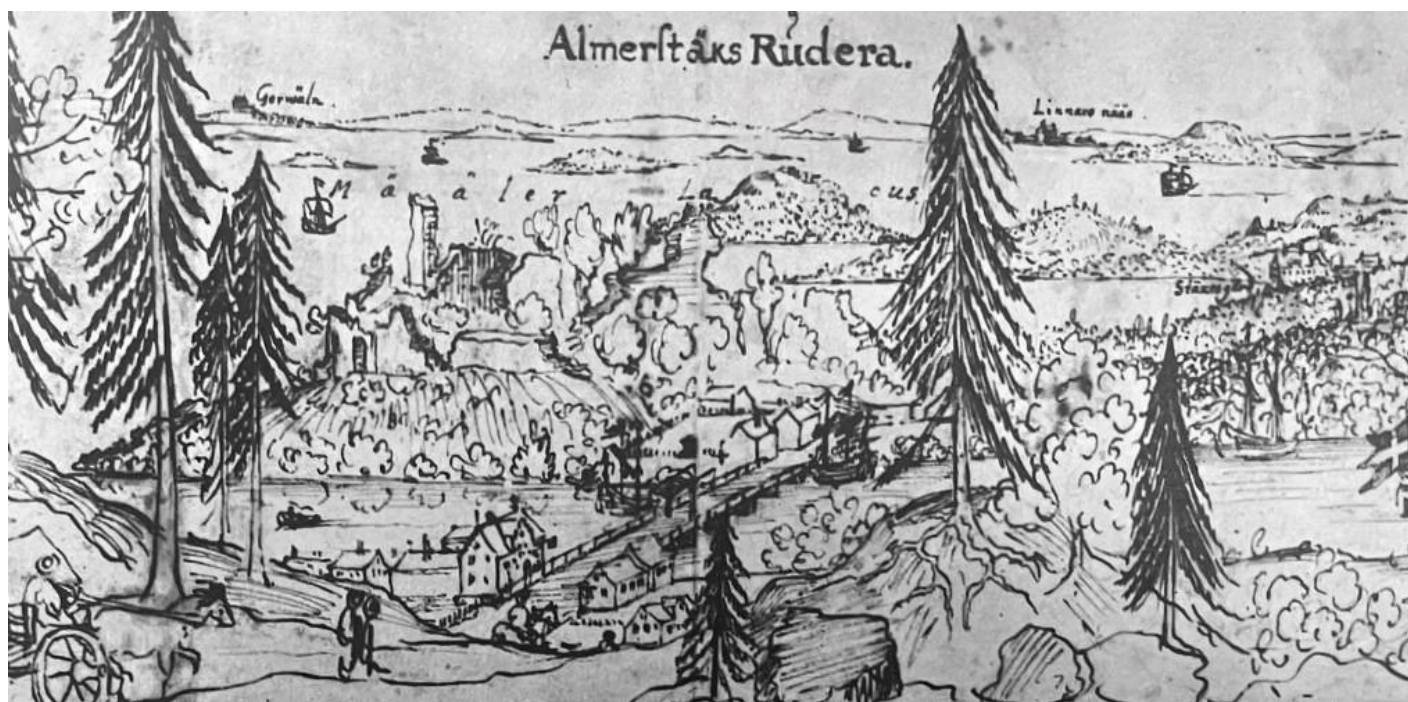
Bro nr 3 (1663-1671)

1663 byggdes bron kraftigt om och fick landfästen av sten istället för trä. Att ombyggnaden egentligen var en helt ny bro framgår av uppgiften att "den gamla bron" till nöds fortfarande kunde användas under ombyggnadstiden. Vintern 1670/1671 förstördes bron och kasserades. Denna bro blev alltså 8 år gammal. Därefter upprätthölls överfarten över sundet, på samma plats som tidigare, i ca 135 år med lindragen färja, innan brofrågan slutgiltigt skulle lösas.



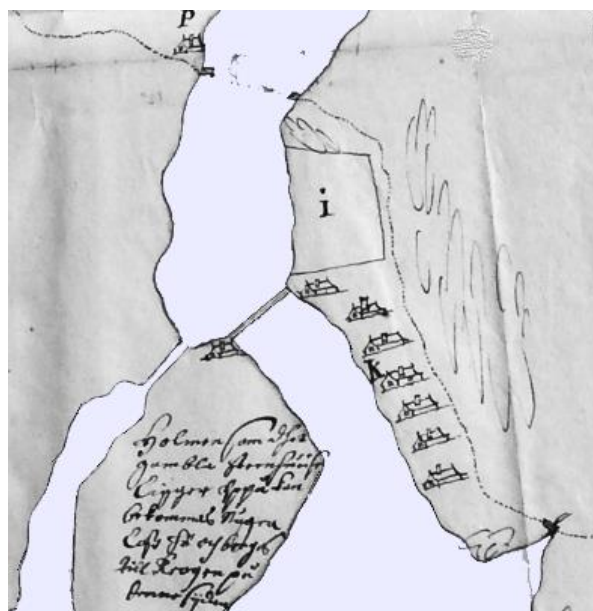
Ovan ses en detalj från den skiss som gjordes inför förlagan till planschen (bild 857 i Sueciaboken). **Kanske är den närmast verkligheten.** Här är perspektivet över bron lite annorlunda jämfört med den officiella planschen. Eftersom båten på planschen inte är inritad på den ursprungliga skissen ser vi istället en bit av den fortsatta vägen på andra sidan bron, som av allt att döma omedelbart viker av åt höger och går över den lilla bron över kanalen mellan Stäketholmen och Stäksön. Slottsruinen ger inte samma "monumentala" intryck som på planschen. Skissen ger oss alltså mer historiska fakta.

Tecknaren har stått högst upp på berget. Om det var Dahlberg själv som tecknade eller någon av hans medhjälpare får vara osagt. Tidpunkten bör förstås ha varit före 1671, då bron ännu var intakt. Nästa steg var att göra en förlaga till kopparstickaren. Det är tveksamt om förlagan gjordes på plats, eftersom den inritade vägen i förgrunden knappast har funnits i verkligheten. Vägen från Ängsjöhållet gick längs stranden (som nu) medan allmänna landsvägen närmast kom från söder.



Utsnitt ur förlagan till kopparsticket (bild 856). Här har perspektivet ändrats något, vilket alltså har skett senare än ursprungsskissen och förmodligen inte på plats.

Området vid Stäket 1681.
Färjeläget syns längst upp
med sina bryggor. Bron är
utritad, men kan då inte ha
varit mer än rester, eftersom
färjetrafiken var
återupptagen sedan flera år.
Vid de båda brofästena står
en krog. Husbyn till höger är
en kvarleva från den
hantverkarstad som fanns här
tidigare under 1600-talet.
Detalj ur karta från
Stockholms-Näs
hembygdsförening.



Främsta källor:

Teckningar till Erik Dahlbergs Suecia Antiqua et Hodierna

Olika artiklar rörande Stäkets sund av Stefan Nordin, bl.a. i Järfällaboken.