Anders Allard
nils.anders.allard@gmail.com
073-819 34 00

SAMMANFATTNING AV VANDRING UPPSALAS BROAR

Det finns nära 130 broar i Uppsala kommun, varav nära 50 som går över Fyrisån. På den här vandringen tittar vi lite närmare på 9 av dem.

FYRISÅN

Uppsalas ursprung beräknas till år 1286. Staden har kallats Aros/Östra Aros. Uppsala tillkom där vatten- och landvägarna möttes. För 2000 år sedan var vattennivån 10 m högre än i dag och det var en farbar vattenväg ända upp till Gamla Uppsala. För 1000 år sedan kunde man börja kalla det för en å. Ån uppkom när landet höjde sig. Ån mynnade ut i Arossjön vid Uppsala och Stora torget var en Mälarvik. Aros betyder åmynning.

Ån har tidigare kallats för Salaån. Namnet Fyrisån uppkom först år 1679, med Olof Rudbecks verk Atlantican. Namnet kommer troligen från det fornisländska ordet Fyri, som är en förvanskning av ordet Föris, som betyder sank äng eller mycket grund sjö. Jämför dagens Övre och Nedre Föret, mellan Vindbron och Flottsundsbron.

I centrala Uppsala fanns det sedan 1500-talet ett pålverk längs Fyrisån för att skydda strandkanterna. Pålverket förstördes vid den stora branden år 1702.

Tidigare lossnade stora isstycken, kallade ”Svartbäcksgubbar”, från Ulvaområdet och förstörde många broar. Även vårfloderna var en stor fara för stadens broar.

Brännvinslagstiftningen från 1855 skapade ekonomiska förutsättningar för utbyggnaden av Uppsala och ån. Fyra femtedelar av krogarnas intäkter av alkoholförsäljning gick till staden. Under en tid kom mer än hälften av stadens totala intäkter från tillverkning, försäljning och beskattning av brännvin. Pengarna finansierade flera industrier och de gjorde även att åmurarna kunde byggas under den andra hälften av 1800-talet och att kastanjerna längs ån planterades.

Fyrisån var kraftigt förorenad och i mitten av 1800-talet började man inse sambandet mellan detta och det dåliga hälsoläget i staden och insåg behovet av att ordna vattenledningar.

Fyrisån är 80 km lång och den har sitt källflöde i Dannemoratrakten och mynnar ut i Ekoln.

Broarna var ett sätt att förbinda den västra akademiska och kyrkliga den av staden med den östra handels- och arbetardelen av staden.

ISLANDSBRON

Den bro som har funnits på den här platsen har längre tillbaks hetat Skeppsbron. På 1500-talet hette bron Munkbron och det var en träbro. Den förstördes av vårflod och islossning bl a 1684 och 1692. Vid det senare tillfället hamnade stora delar av bron nere vid Flottsund. En ny träbro byggdes upp efter detta och den förstördes sedan vid den stora branden 1702.

nils.anders.allard@gmail.com
073-819 34 00

Det tog 139 år innan man byggde en ny träbro och den var välvd. Det var den driftige landshövdingen Robert von Kraemer, som lät bygga den bron och den stod klar 1841. År 1844 bytte bron namn till Islandsbron.

Namnet kommer från medeltiden då Uppsala var indelat i fyra delar; Fjärdingen, Svartbäcken, Tovan och Islandet, som fanns nedanför Islandsbron. Här bildades en sjö och vintertid var den isbelagd. Här var även Distingsmarknader i januari-februari.

Den välvda bron byggdes om och planades ut 1906 för att kunna klara den nya spårvagnstrafiken. August Haglund (han med Haglunds bro) donerade pengar till bron från sin fond och han bidrog även med egna medel till det dåvarande broräcket.

Saltet från spårvagnstrafiken förstörde bron och den behövde byggas om. År 1956 stod den nya bron klar och den fick ett järnsmidesräcke skapat av konstnären Olof Hellström. Under byggtiden fanns det en provisorisk bro i Vretgränds förlängning. År 1990 breddades bron med gång- och cykelbanor och det befintliga räcket förlängdes.

INBUKTNINGEN I ÅMUREN
Strax norr om Islandsbron finns en inbuktning i åmuren på den östra sidan. I slutet av 1860-talet hade man nått nästan ända ner till Islandsbron med de nya åmurarna. Platsen mellan muren och bron var då fylld med klappbryggor, där stadens innevånare kunde ordna sin tvätt eller hämta vatten. När man sedan färdigställde muren, valde man att uppföra ett kommunalt tvätteri på platsen med s k klappstugor. Ett likadant tvätteri anlades vid Gotlandsparken.

SKULPTURER
Längs åpromenaden, mellan Islandsbron och Nybron, finns ett antal konstverk gjorda av konstnären Kajsa Mattas.
- Teresa
- Jona och den stora fisken
- Reliefer
- In manus tuas
- Drakar

VÄSTGÖTASPÅNGEN
I slutet av 1200-talet fanns det en mindre träbro här, som kallades Lilla Munkbron. Senare gick det under en lång tid en färja här.

År 1862 var det hungersnöd i Uppsala. Rykten kom i svang om att handelsmannen Carl Eric Grönbeck hade stora lager spannmål gömda för brännvinstillverkning, eftersom han ägde ett bränneri uppe vid Eddaspången. När folk fick höra ryktena, blev de ursinniga och landshövding Robert von Kraemer fick rycka in till häst och rädda Grönbeck från att bli ihjälslagen. Som tack för hjälpen lät Grönbeck bygga den här bron år 1862 för 4 000 riksdaler. Den första tiden hette bron Malins brygga, uppkallad efter hans dotter. År 1944 bytte bron officiellt namn till Västgötaspången, vars namn anspelar på intilliggande Västgöta nationshus. Bron har renoverats vid flera olika tillfällen. Bron har även kallats Gångbron och Nya Gångbron.

Anders Allard
nils.anders.allard@gmail.com
073-819 34 00

NYBRON
Den första bron på denna plats tillkom 1645, efter stadsregleringsplanen från 1643. Namnet kommer helt enkelt av att bron var ny då. Den var av trä och förstördes vid stadsbranden 1702. Den nuvarande bron av sten byggdes 1775 och var då välvd. Bron byggdes sedan om 1899 och den gjordes då plan och 1953 breddades bron. Bron har ovanligt breda balustrader. I brons slutstenar på varsin sida kan man se årtalet 1899 inhugget. Nybron är stadens senast byggda stenvalvsbro.

ÅRTALET 1850 I ÅMUREN
Under den andra hälften av 1800-talet byggdes och gjordes många förstärkningar av åmuren.

DOMBRON
På 1000-talet fanns det ett vadställe norr om Dombron. Uppsalaåsen korsar Fyrisån här och det är smalt och ett lämpligt ställe för en bro.

Ca 1286 fanns det möjligen en träbro här, som gick ända upp till Domtrapphuset. Den har efterföljts av flera andra broar. Det var en strategiskt bra placering vid stadens dåvarande centrum, Gamla torget. Vissa tider har det varit torn, tinnar och bodar som hängde utanför bron. Branden 1702 fick fäste i dessa träöverbyggnader och förde elden över från den östra till den västra sidan av ån och bron förstördes. En ny provisorisk träbro stod klar år 1707.

Träbron blev så småningom i stort behov av reparation och man bestämde sig för att bygga en stenbro. En murarmästare vid namn Lindberg erbjöd sig att göra jobbet för en billig penning, mot att han fick trävirket från den gamla bron. Det var ett fuskbygge och bron rasade vid invigningen år 1755.

Så småningom hittade man några, som var villiga att bygga en ny stenbro. Den stod klar år 1760 och var kallmurad, alltså utan fogmaterial mellan stenarna. Den hölls ihop med stålstänger och synliga ankarslutar. De första tre åren saknade den räcken. Från början var bron mycket brantare än nu, vilket gjorde att den var svår att ta sig över, speciellt vintertid. Man höjde då kajkanterna och kapade de övre delarna av slutstenarna.
År 1947 injicerades cement i bron för att klara biltrafik. Bron ansågs dock senare inte tillräckligt stabil och år 1976 förbjöds biltrafik över bron.

Bron har tidigare hetat bl a Torgbron och fick namnet Dombron officiellt år 1944. På den södra slutstenen står det ”ienberg Landshöfding 1760” vilket avser landshövding Johan George Lillienberg. På den norra slutstenen kan man läsa ”L. Hägg. Entrepreneurer 1760”. De som drev broprojektet vidare hette Hägg, Holm och Säfström. Förmodligen stod allas namn tidigare, men slutstenen är kapad så en del av den ursprungliga texten är borta.

Bron har funnits med i bl a filmerna Fanny och Alexander, Den goda viljan och Ärliga blå ögon.

nils.anders.allard@gmail.com
073-819 34 00

SKIBORDEN VID KVARNFALLET
Skiborden vid Kvarnfallet är vinklade och styr på så sätt vattnet mot mitten av ån för att minska kraften mot åmurarna. Skiborden med nuvarande utseende är byggda någon gång mellan 1854 och 1885. Även skiborden vid Islandsfallet är vinklade.

KVARNBRON
Vid Akademikvarnen (nuv Upplandsmuséet) bedrevs olika former av kvarnverksamhet i 660 år, från 1286 till 1946.

Kvarnbron är Uppsala äldsta bevarade bro och den stod klar år 1759. Den behövdes för att klara de tunga spannmålslasterna till kvarnen.

På den södra slutstenen står Carl von Linnés namn, ”C.LINAE O EQ A.R MDCCLIX”. Linné var då universitetets rektor. På den norra stenen står ”P.JVLIN A.Q 1759”. Peter Julin, senare adlad Julinsköld, var akademiräntmästare vid universitetet. I mitten av 1600-talet skänkte Drottning Kristina kvarnen till Universitetet. Därav universitetsanställdas namn på slutstenarna, i st f en landshövdings namn som annars var brukligt.

ROSÉNPARKEN
Parken byggdes om i samband med Linnéjubileet 2007. Namnet har den fått efter Nils Rosén von Rosenstein (1706-1773). Han var läkare och uppmärksammas som den svenska barnmedicinens fader och reformator av svensk läkarutbildning under 1700-talet.

VATTUGRÄND
Gränden finns mellan Saluhallen och Walmstedtska gården. På medeltiden fanns det flera små s k vattugränder, som gick ned till ån från de båda åsidornas allmänninggator. De var viktiga för att komma åt vatten vid eldsvådor och för husbehov.

VALDEMAR LANGLETS PARK
Valdemar Langlet (1872-1960) var journalist, lärare och författare. Han blev Svenska Esperantoförbundets ordförande vid grundandet 1906. 1932 bosatte han sig i Budapest för att arbeta som lektor i svenska vid universitetet. 1938 började han vid sidan om lärararbetet tjänstgöra som kulturattaché på svenska legationen i Budapest.

Efter att Tyskland ockuperat Ungern 1944 utsågs han till Röda korsets delegat i landet. Tillsammans med hustrun Nina Langlet räddade han tiotusentals flyktingar, varav många judar, undan deportation till nazisternas förintelseläger. Förutom att tillhandahålla mat och husrum utfärdade Langlet så kallade ”skyddsbrev” som skyddade innehavaren från att bli deporterad.
Efter att Sovjetunionen ockuperat Ungern i februari 1945 fortsatte paret att hjälpa krigsdrabbade med mat och förnödenheter. I maj 1945 återvände de till Sverige. De båda tilldelades 1965 utmärkelsen ”Rättfärdig bland folken” av Israel för sina insatser för de ungerska judarna.

S:T OLOFSBRON
På 1500-talet fanns det en bro här, som kallades för Svartbäckssmäcken. År 1666 lät Olof Rudbeck bygga en hängbro i trä här, Pons Pensilis, men den sköljdes bort av

nils.anders.allard@gmail.com
073-819 34 00

vårfloden år 1683. Möjligen fanns det en till träbro efter Rudbecks bro, men den förstördes i så fall troligen av den stora branden 1702. Sedan gick det en färja här ända fram till år 1846. Färjan drogs för hand. Vintertid tog sig många över isen och det var många som drunknade, när isen brast.

I mitten av 1800-talet var det missväxt och stor arbetslöshet. Landshövding Robert von Kraemer insåg det stora behovet av en bro och såg till att den byggdes i form av nödhjälpsarbete. En hängbro i gjutjärn. Det blev landets första hängbro i sitt slag. En fördel var att man inte behövde ha någon stödpelare ute i strömfåran och bron riskerade därför inte att förstöras vid islossning eller under vårflod. Arkitekt var Georg Theodor Chiewitz. Prins Carl, son till Oscar I, studerade vid den här tiden i Uppsala. Han var en av dem som donerar pengar till bygget. Bron kallades i början för Prins Carls bro och dekorerades därför på båda sidorna med ett emblem bestående av en lagerkrans omkring ett stort C krönt av en hertigkrona. På brons båda sidor finns årtalet 1847 skrivet med romerska siffror (bron var klar 1846, men det är möjligt att den invigdes 1847).

Ganska snart fick bron dock heta Jernbron och gatan döptes om till Jernbrogatan. Bron stod klar 1846, öppnades för trafik 1848 men visade sig då vara för klen och måste förstärkas. Först 1866 kunde den åter tas i bruk. Man litade dock inte på bron och uppmanade folk att inte köra snabbare än gångfart. En större renovering gjordes 1931 och man förbjöd all tung trafik. År 1953 stoppade man all trafik över bron.

Inte nog med att bron var för klen, utan det stod också klart att den var för smal för det behov som fanns. Järnbrogatan behövde breddas. Man bestämde sig för att ta ner Jernbron 1964 och i stället bygga en ny bro. Jernbron hade då stått på sin plats i 118 år, men varit avstängd för trafik de sista 11 åren. Jernbron förvarades sedan i Gatu-kontorets magasin i 23 år. När den nuvarande S:t Olofsbron stod klar, ändrade man också tillbaka gatans namn till S:t Olofsgatan.

TVÄTTERI VID GOTLANDSPARKEN
På samma sätt som vid Islandsbron, fanns det i slutet av 1800-talet ett kommunalt tvätteri vid Gotlandsparken.

ARTEDIPARKEN
Peter Artedi var god vän och studiekamrat med Carl von Linné. Artedi tros ha betytt mycket för Linnés vetenskapliga utveckling. Vännerna bodde en tid i Holland. En sen kväll föll Artedi ner i en av Amsterdams kanaler och drunknade. Parken skapades 2005.

I parken finns även skulpturen ODjuret, av konstnären Katarina Sundkvist Zohari. Enligt den grekiska sagan sjöng och spelade Orfeus så vackert på sitt strängade instrument att vilda djur blev tama när de hörde hans musik. Skulpturen är en hyllning till OD, just med utgångspunkt i Orfeusmyten. OD har sin repetitionslokal i KFUM-borgen, alldeles intill.

JÄRNBRON
Åren 1846-1964 fanns Järnbron, där S:t Olofsbron finns i dag. Bron ansågs dock för klen och smal och år 1964 togs den ned och förvarades sedan i Gatukontorets magasin.

nils.anders.allard@gmail.com
073-819 34 00

I samband med Uppsalas 700-års jubileum år 1986, överlämnade Uppsala Handelskammare och Företagarförening ett bidrag på nära 1 miljon kronor för Jernbrons uppförande och som tack har de fått sina namn ingraverade i en platta som sitter på brons sydvästra sida. Kommunen tillsköt resterande medel. Beslutet att på nytt bygga upp den som en gång- och cykelbro i Linnégatans förlängning över Fyrisån, togs i slutet av år 1986. Man skickade sedan bron till Kungälv för reparation.

Invigningen av den nya Jernbron skedde i september år 1987. Bron är uppförd med originalteknik, vilket innebär att de ursprungliga pylonerna är kvar, medan övriga bärande delar är nytillverkade och gjorda i smidesstål i stället för i gjutjärn. Det mesta av huvudbalkarnas beklädnad är original liksom räcken och ornament. Bron är förlängd med tre meter. Den målades om sommaren 2021.

Det är oklart om det före Järnbron funnits någon bro mellan Linnégatan och S:t Johannesgatan, möjligen en färjeförbindelse.

Jernbron finns omnämnd i Glunt nr 21 - ”Herr Chiewitz och hans bro”.

KVARTERET LINDORMEN
Här finns några av de mycket få bevarade handels- och hantverkshusen i Uppsala, som klarade sig undan rivningsvågen under efterkrigstiden. Efterfrågan var stor på skor och kläder. Här bodde den välbeställda garvarfamiljen Schagerström. De hade många anställda. Garveriet låg vid Fyrisån, eftersom det behövde mycket vatten. Här fanns ett 40-tal olika hantverksyrken. Stora träkar låg nedgrävda i marken, där djurhudarna som skulle bli till skinn och läder fick ligga i bad tillsammans med bark från gran, sälg och björk. Hudarna hängdes sedan på tork på loftgångarna. Garverilokalen, som låg närmast ån, är sedan länge riven. Men bostadshusen från sent 1700-tal och tidigt 1800-tal står kvar. Det fanns även andra garverier i närheten, som t ex Barkströms garveri, som låg där Ungdomens hus ligger i dag.

SKYLT OM ERIKSLEDEN
Vandringsled från Domkyrkan, förbi Haglunds bro till Gamla Uppsala.

SKYLT OM VANDRINGSLEDEN ÄNDES Å
Vandringsled som går längs Fyrisåns båda stränder, mellan Haglunds bro och Bärbyleden.

HAGLUNDS BRO
På 1800-talet fanns det här en enkel pontonbro, kallad Gröna bron. Den hade uppförts av handlarna på Svartbäcksgatan för att locka kunder från västra sidan av ån. Under perioden 1876-1888 fanns det här en permanent träbro. Den blev dock så småningom i dåligt skick och revs efter 12 år.

Man ville nu ha en bro, som klarade tyngre trafik. Pengarna räckte dock bara till en ny gångbro och den kallade Svartbäcksgångbron eller Luthagsspången och stod klar år 1889. Det var den bro som efter en flytt 200 meter norrut sedan kom att kallas för Eddaspången. Man visste från början att det senare behövdes en annan bro, så man byggde den flyttbar.

nils.anders.allard@gmail.com
073-819 34 00

Behovet av en körbar bro löstes sedan genom bidrag av bankkassören August Haglund. Han hade samlat in pengar och bidrog även själv med hela 50 000 kr. Haglund bidrog f ö senare även till Bangårdsgatans reglering och till ombyggnaden av Islandsbron. Haglund ville bli Vasariddare, vilket han till slut också blev. År 1901 flyttades gångbron (nuvarande Eddaspången) till Odengatans förlängning för att ge plats åt den nya körbara stålbron. Den kallades till en början för Skolbron och sedan för Haglunds bro.

Bron renoverades flera gånger under 1900-talet. Trots detta tvingades man i mitten av 1960-talet sänka den tillåtna fordonsvikten och bara låta lättare trafik passera. Bron renoverades ytterligare en gång 1981 men efter en genomgång 1990 stod det klart att bron var i väldigt dåligt skick. I stället för att rusta upp den valde man då att bygga en helt ny bro. Den är i samma stil som den tidigare, men byggd av svetsade i stället för nitade stålbalkar. Bron med den nya stålöverbyggnaden stod klar år 1992.

Den senaste renoveringen gjordes sommaren 2020 och man passade då också på att måla om brons räcken och bågar.

Man har tidigare spelat vattenpolo och bandy mellan Haglunds bro och Eddaspången.

SVARTBÄCKSTULLEN
Svartbäckstullen, som låg vid korsningen Skolgatan-Svartbäcksgatan, tillkom i mitten av 1600-talet. Hantverkare och köpmän måste ha tillstånd för att komma in i staden och var även tvungna att betala tull för de varor som de förde in. Tullportar med vakter fanns vid alla infarter till staden. De andra stadstullarna var: Slottstullen nedanför slottet, Fjerdingstullen mellan Observatorieparken och kyrkogården, Kungsängstullen vid Kungsängsgatans södra slut och Vaksalatullen där järnvägen går över Vaksalagatan. Stadstullarna upphörde 1811 då man övergick till att ha tullar enbart vid landets gränser. Tullstugan vid Svartbäckstullen revs först 1902.

”UPSALA SIMM- OCH BADINRÄTTNING”, 1841-1854
Simm- och badinrättningen låg ungefär där Haglunds bro ligger nu och benämndes ofta ”Boggianos badhus” efter dess allt i allo, mångsysslaren Jean Ph. Boggiano. Anläggningen hölls flytande på tunnor och låg förtöjd vid Fyrisåns östra strand. Efter sommaren bogserades den en bit upp i ån. Den bräckliga konstruktionen kunde dock i längden inte stå emot ”Svartbäcksgubbarna”, d v s de stora isflaken som kom uppströms ifrån. Badinrättningens ursprungliga stavning har behållits även om den verkar udda idag.

LUSASKEN, EFTER 1855
Strax söder om Eddaspången, på Svartbäcksgatan 36, låg förr det kallbadhus som populärt kallades Lusasken eller Sumpen. Det byggdes 1855 eller 1859 och bestod av en mycket bred envåningsbyggnad med en stor veranda mitt på. Man hade simpromotioner, man tog magisterexamen i simning, man kunde spela på kägelbanan, äta kräftor med punsch och kaffe. Detta var ett omtyckt utflyktsmål för Uppsalaborna. Lusasken fanns ännu på 1920-talet.

SVARTA BÄCKEN
Svartbäcken är stadens äldsta stadsdel, omnämnd redan 1305 som Svartabek. Stadsdelen har fått sitt namn efter ”Svarta bäcken”, ett litet biflöde till Fyrisån som

nils.anders.allard@gmail.com
073-819 34 00

mynnade ut strax norr om Haglunds bro. Namnet syftar troligen på bäckens mörka dyiga vatten, eller möjligen på en mörk botten som gav vattnet en mörk färg. Man kan fortfarande se var Svarta bäcken mynnade ut i Fyrisån. Under en plattform på Fyrisåns östra sida, finns två runda öppningar.

SVARTBÄCKENS BRÄNNVINSBRÄNNERI
Efter den nya brännvinslagstiftningen 1855 startade olika brännvinsbrännerier. Norr om Svartbäckstullen på Fyrisåns östra sida låg Svartbäckens Brännvinsbränneri, som genererade stora inkomster till sina ägare. En av ägarna var Carl Eric Grönbeck, som 1862 donerade pengar för att kunna bygga Västgötaspången, som först kallades Malins brygga.

EDDASPÅNGEN
Vid Eddaspångens nuvarande läge fanns före år 1901 en färjeförbindelse.

Eddaspången byggdes år 1889 och var då placerad, där Haglunds bro finns i dag. År 1901 rullades Eddaspången ca 200 meter norrut till sitt nuvarande läge vid Odengatan. Bron är en nitad stålkonstruktion som tillverkades av Bergsunds Mekaniska Verkstad och den var redan från början byggd för att kunna flyttas lätt. Bron får i samband med flytten sitt nuvarande namn Eddaspången efter kvarteret Edda, som ligger på Fyrisåns östra sida där Eddaspången når Svartbäcksgatan. Efter flytten 1901 utrustades Eddaspången med modern gasljusbelysning.

Bron har krävt olika renoveringar och i oktober 2002 lyftes Eddaspången från sin plats, lades på stadiga järnbockar och kläddes in i ett tält vid åkanten för reparation och målning. Bron väger 21 ton och det krävdes stans starkaste lyftkran för arbetet.