

Förslag till hängbro vid Stocksund

Nästa broprojekt dröjde till hösten 1824. Då hade Sverige och närliggande länder drabbats av en stor naturkatastrof. Vattennivån i norra delarna av Östersjön steg hastigt mer än sex alnar, cirka 3,5 meter, och byggnader blev vattenskadade och stränderna översvämmade. Det uppstod också andra problem och svåra skador. Den flottbro som ledde över från Norra Djurgården till Stocksund förstördes helt, och tre hästdragna fordon hamnade i vattnet. Greve Wirsén, som just dessförinnan bekostat en upprustning av bron, bad därför fyra kända konstruktörer att rita förslag till en ny bro över sundet. En av dessa var den mest kände konstruktören av stora träbroar, Olof Forsgren, en annan Baltzar von Platen, en tredje kapten Gerss vid Lantbruksakademien och den fjärde Samuel Owen.

De tre förstnämnda hade alla ritat förslag på en bro med stomme av trä. Samuel Owen hade däremot föreslagit en hängbro av järn, som i så fall skulle bli den första i sitt slag i Sverige. Han hade begärt att få 4 950 riksdaler banko för en sådan bro och lovade att vara ansvarig för den i tio års tid. De andra förslagen kostade betydligt mer att bygga och underhålla.

Det blev Olof Forsgren som fick bygga den nya bron. Ett skäl var säkert att Baltzar von Platen skrivit till greve Wirsén och påpekat att Samuel Owens förslag om hängbro föreföll osäkert, vilket även Forsgren instämde i.²⁵⁶

Hängbroprojekt mellan Norrmalm och Gamla stan

Samuel Owen fick alltså inte bygga en hängbro av järn vid Stocksund, men den 12 februari 1830 lanserade han ett annat, ännu större hängbroprojekt i ett brev till Stockholms överståthållare. Den skulle gå mellan Norrmalm och Gamla stan som vid den här tiden bara förbands med Norrbro. Det gick visserligen också reguljära turer med roddbåtar från Rödbodtorget till Riddarhusgränden, men de kunde inte erbjuda någon bekväm överfart, i synnerhet inte vintertid.

Owen visade på olika alternativ till dragning av en sådan bro. För att hålla nere kostnaderna skulle den vara dimensionerad enbart för gående och ha en bredd av sex fot. Han sökte i första hand tillstånd att bygga bron mellan Rödbodtorget och Rådhusgränd. En nackdel med detta läge var att alla stora båtar med last av kol, ved och rotsaker som brukade lägga till vid Röda Bodarna längst ner i Klaraområdet inte längre skulle kunna lägga till där, men eftersom roddartrafiken mellan Riddarhusgränd och Röda Bodarna blev överflödig kunde de stora båtarna istället använda hela kajsträckan fram till Tegelbacken. De mindre båtar som forslade mjölk, fisk och grönsaker med mera kunde komma under den nya bron och använda kajen ända fram till Rosenbad.

En alternativ sträckning för bron var från Rosenbads kajen till Rådhusgränden. Den blev då ungefär 100 alnar kortare och skulle inte störa några båttrans-