

slussen

– en plats i ständig förvandling



Slussen har alltid varit en viktig knutpunkt eftersom land- och vattenvägar här korsar varandra. Under århundradens lopp har området genomgått flera stora förändringar och det är svårt att med säkerhet veta hur det en gång har sett ut.

Helt säkert är att Stockholmsåsen på Södermalmsidan bildar en utlöpare mot norr, mellan de brant stupande Maria- och Katarinabergen. Den sträckte sig förbi den nuvarande slussrännan och vidare mot Gamla stan. Också på Gamla stan-sidan har en smal udde skjutit ut från Järntorget mot söder och det är mycket möjligt att den för 1000 år sedan bildat ett smalt näs.

Ska vi tro den isländska sagaförfattaren Snorre Sturlason (1178–1241) fanns det under vikingatiden en smal landtunga som förband Södermalm med Gamla stan. I Olav den heliges saga berättar han att den norske helgonkungen Olav på sin flykt undan den svenske kungen Olov Skötkonung, lät gräva sig genom ett näs. När vattnet bröt igenom det smala näset tillkom Söderström som



Karta över Stockholmstrakten med den nord-sydliga Brunkebergs-/Stockholmsåsen. De gröna partierna återger mark ovan vattnet cirka 900 e.Kr. På kartan syns den smala landtunga som kan ha förbundit Södermalm och Gamla stan (efter Dahlbäck 1987).



Våren 2000 då Mälaren var nära att svämma över Riddarholmens kajer. Foto: Göran Fredriksson. SSM.

i sagan kallas Konungssund. Olav kunde nu sätta segel och fly till havs, undan den svenske kungen.

I sagan om Olav den helige får vi också för första gången veta något om hur det såg ut i Stockholmstrakten innan staden tillkommit. Snorre skriver:

Det regnade mycket, och över allt Svitjod faller vart rinnande vatten ut i Lögen (gamalt namn på Mälaren), men från Lögen är en enda älvmyrning ut till havet och det så smalt att mången å är bredare. När det är mycket regn och stark snösmältning, då strömmar vattnet så stritt, att det är forsfall genom Stocksundet, dvs Norrström, medan Lögen själv går så långt upp i landet att vida översvämningsområden bildas. Om Söderström står att där kan inte större skepp fara om det inte är den tid när vattnet stiger som mest.

Vi kan än i dag känna igen oss i beskrivningen av hur Mälaren stiger vid kraftig snösmältning. Senast det



Blyplomb med kogg som har suttit på en bal med kläde, en viktig importvara under medeltiden. Plomben kan dateras till 1500-talets början och visar att klädet kommit från Amsterdam. Blyplomben hittades i Söderström i samband med schaktningarna för tunnelbanan på 1950-talet. Foto: SSM.

hände var våren år 2000, då Mälarens vattenyta steg så mycket att det var nära att Riddarholmens kajer översvämmades och man började fundera på att stänga Gamla stans tunnelbanestation. Uppgiften om litet vattendjup i Söderström är också trovärdig. År 1594 var utflödet så litet att skeppen strandade i Söderström. Man fick antingen lasta ur en del varor eller i yttersta nödfall lägga ner genom Norrström. När den första Slussen stod färdig år 1642 tilläts endast fartyg upp till 5 fots (1,5 m) djup att passera.

Strategiskt läge

Under 1000-talet gjorde landhöjningen att den enda kvarvarande segelleden mellan Östersjön och Mälaren gick via Stadsholmen. Holmen kom därmed att få ett strategiskt läge, vilket brukar framhållas som en starkt bidragande orsak till att Stockholm anlades på denna plats. När Olaus Petri skrev sin svenska krönika under 1500-talets första hälft beskrev han stadens grundläggning med följande ord: *Två torn byggdes först, ett vid Norrström där slottet nu är, ett annat vid Söderström där nu Svartmunkaklostret ligger, ty där*

hart intill gick Söderström på den tiden och så gingo två murar ut från tornet vid Norrström och till tornet vid Söderström. Den ena muren västantill och den andra östantill och mellan murarna var staden. Murarna har kringgårdat höjdplatån på Stadsholmens mitt. De omtalas första gången år 1288, men bör ha uppförts innan dess. Tornet som bevakade Norrström ingick i den medeltida borgen och fanns kvar till den förödande slottsbranden år 1697. Platsen för tornet vid Söderström ska sökas strax ovanför Järntorget, men säkra spår av det södra tornet har ännu inte påträffats.

Från havsvik till insjö

Omröring år 1300 e.Kr. hade landhöjningen medfört att Mälaren omvandlats från en Östersjövik till en insjö. Strömmar uppstod på ömse sidor om Stadsholmen. Det försvarade sjöfarten in och ut ur Mälaren och gjorde att man blev tvungen att lasta om varor på holmen.

Vattenvägarna var långt fram i tiden de viktigaste kommunikationslederna. För de som färdades landvägen i nord-sydlig riktning fanns den smalaste passagen över Mälaren vid Stockholm. Under medeltiden mynnade Göta landsvägen, det vill säga vägen söderut mot Götalandskapen, vid nuvarande Södermalmstorg. Förbindelsen vidare norrut gick via Söderbro, Västerlånggatan och Norrbro. Byggandet av Stockholms broar krävde stora arbetsinsatser och var redan på 1200-talet en riksangelägenhet som reglerades i de medeltida lagarna. På uppmaning av fogden på Stockholms slott skulle inte bara Stockholms innevånare, utan också befolkningen i ett ganska vidsträckt område i Uppland, bidra med arbetsinsatser. Första gången Norrbro och Söderbro omtalas i de skriftliga källorna är år 1288 respektive år 1289.

Välbeställda bodde på Skeppsbron

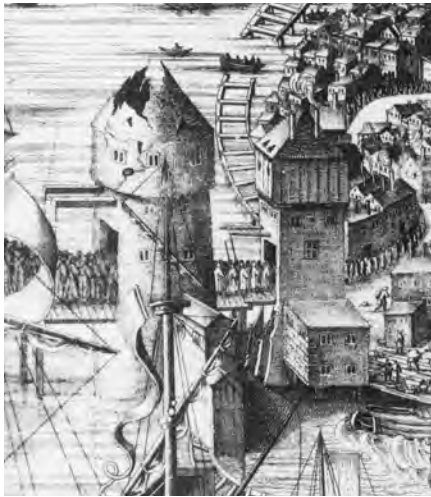
En av de första Stockholmsborgare vi känner till namnet är Godeke van Memel. Han var en handelsman av tysk börd och bodde på 1280-talet på Stadsholmens sydspets, intill Söderström. Det var nog ingen slump att han bodde just här, vid den medeltida stadens ekonomiska nav med de stora in- och utrikeshamnarna Kornhamn och Kogghamn. Den sistnämnda låg innanför södra delen av nuvarande Skeppsbron. Under 1400-talet, när de skriftliga källorna börjar flöda rikligare, är det just i detta område som vi finner flertalet av stadens mest välbeställda köpmän.

I början av 1300-talet förlorade det äldsta tornet vid Söderström sin betydelse som försvarsanläggning. Brofästena vid den viktiga södra infarten till staden kom i stället att försvaras av ett inre och yttre porttorn. Inre Söderport låg på Gamla stansidan, vid Slussplan i Järntorgsgatans förlängning. Yttre Söderport stod på Södermalms nordligaste udde, det vill säga något söder om den nuvarande Slussrännan. Tornen omtalas år 1409 respektive år 1427, men är troligen äldre.

Utsatt område

Området vid Söderström var mycket utsatt under de många striderna kring Stockholm på 1400- och 1500-talen. Invånarna på Södermalm förde en osäker tillvaro och kungamakten förbehöll sig rätten att bränna eller beordra rivning av deras hus. Under vissa perioder rådde totalt byggförbud och orsaken var att man ville förhindra att fientliga trupper förskansade sig strax utanför stadsportarna.

Under perioden pågick också ett intensivt arbete med att reparera och förbättra försvarsanläggningarna vid Söderström. Vid mitten av 1500-talet



Från vänster: Kristian II:s trupper tågade in genom Söderport år 1520 efter att Stockholm kapitulerat. Den sönderskjutna tornhuvan på Yttre Söderport vittnar om att belägrarna haft kanoner på Södermalm. Detalj av »Blodbadstavlan« Kopparstick av Padt-Brugge år 1676 efter försvunnet original från 1500-talets första hälft. Foto: SSM.

Skulpterad kalksten med stor vapensköld, där riksvapnet, inklusive Vasaättens sköld, hålls upp av flankerade lejon. Efter kontinentala förebilder krönte stenen Yttre Söderport och sattes upp på Johan III:s tid. Stenen påträffades vid schaktningar på östra sidan av Södermalmstorg år 1932. Foto: SSM.



Söderport från omkring 1570-talet. Södra infarten till staden försvaras nu av ett komplex av murar och torn. Ytterst finns det nya porttornet och rondellen samt den delvis vattenfyllda vallgraven som Gustav Vasa lät uppföra. Detalj från kolorerat stick av Frans Hogenberg. Foto: SSM.



Järngraven vid 1800-talets början. Här tar järnbärarna en paus. De bar stångjärnen på axeln som skyddades av en kudde. Målningen är tillskriven Johan Fredrik Julin. Foto: SSM.

uppfördes ytterligare ett torn med vallgrav på Södermalmssidan och gamla Yttre Söderport började då kallas Mellantornet. Arbetet med det nya tornet och vallgraven pågick under flera år och krävde stora arbetsinsatser. Under ett enda år, 1548, gick det åt över 10 000 dagsverken. Det nya yttre tornet, Gustav Vasas rondell, utgjordes av ett kraftigt kanontorn och väster om detta ett fyrkantigt porttorn. När Slussen byggdes om på 1930-talet dokumenterades och borttogs betydande delar av rondellen och den stenklädda vallgraven, men än

i dag kan man skimta en liten rest av den tidigare så mäktiga vallgravsmuren när den gröna tunnelbanelinjen lämnar Slussen på väg norrut.

Rondellen låg där den runda blå byggnaden i Slussenkarusellen står i dag. Byggnaden kallas vanligen för Kolingsborg, men bär kvartersnamnet Södra torn, till minne av sin föregångare. Vid ombyggnaden av Slussen på 1930-talet påträffades också den sten med »riksens vapen« som Johan III låtit sätta upp ovanför porten i det nya yttre tornet på 1570-talet.

Gatorna rätades ut

Under 1600-talet genomfördes gatur regleringar som medförde stora förändringar, framför allt på Norrmalm och Södermalm. Gamla krokiga gator och gränder rätades ut och en mängd äldre byggnader revs och ersattes av nya. Under detta århundrade får Södermalmstorg liksom Göt- och Hornsgatan sin nuvarande utformning och många av de byggnader som än i dag finns i området kring Södermalmstorg kom att uppföras. Det gäller bland annat den byggnad som sedan 1930-talet



Röda Slussen under kraftig vårflod. Mälarens vattenyta stod då 279 cm över Saltsjöns. Oljemålning av Anders Holm år 1780. Foto: SSM.

inrymmer Stadsmuseet och som ritats av Tessin den äldre och den yngre. De gamla befästningarna hade också blivit omoderna. År 1637 fick de två äldsta tornen stryka på foten, bland annat för att ge plats för det första slussbygget, Kristinaslussen. Den byggdes av holländare och invigdes år 1642. Under medeltiden låg Järnvägen vid Järntorget i Gamla Stan, men flyttade år 1662 till den yttre vallgraven på Södermalm som

då började kallas Järngraven. Vid gravens mynning mot Mälarsidan lossades skutor med stångjärn från Bergslagen. Stångjärnen bars sedan genom graven av järnbärarna till bryggor på Saltsjösidan för att lastas på skepp för vidare färd mot kontinenten. Sammanbindningsbanan för järnvägen var klar år 1871 och den gamla vallgraven fick då en ny användning. Närmast Riddarfjärden kom tågen att gå i vallgraven för att sedan fortsätta

förbi Södra stadshusets flyglar och in i en ännu bevarad tunnel som mynnar vid Medborgarplatsen.

Kristinaslussen kom att ersättas av flera slussanläggningar. År 1755 invigdes Polhemsslussen. Den var djupare än sin föregångare och hade fyra parställda torn i rött tegel som innehöll vindbryggornas maskineri, vilket gav upphov till namnet Röda slussen. Båda dessa slussar låg söder om den nuvarande

slussrännan och delar av Polhemsslussen finns ännu kvar.

»Slusseneländet«

År 1852 var det dags att inviga nästa sluss, konstruerad av Nils Ericson. Den låg närmare Gamla stan och hade gjorts ännu större och bredare för att kunna uppfylla krav från ångbåtstrafiken. Även denna sluss blev snart för trång och år 1895 kom ett förslag om en ny och större slusskanal. Den kom aldrig att byggas och problemen för större båtar att ta sig in i Mälaren fanns kvar tills Hammarbykanalen öppnades år 1926. 1930-talets stora ombyggnad

innebar också att en ännu ny sluss, Karl Johansslussen, byggdes söder om Nils Ericsons sluss. Betydande delar av den sistnämnda finns kvar, dold under traporna upp från Karl Johans torg till Slussplan. Sedan år 1935 tjänar den som en extra avtappningsränna för Mälaren.

Under 1900-talets första decennier ökade trafiken till lands snabbt. Massor av spårvagnar, bussar, bilar och fotgängare orsakade trängsel på gator och broar vid Söderström. Trafiken skulle också samsas med den korsande sjötrafiken – som medförde broöppningar – och dessutom bemästra de stora nivåskillnaderna mellan Gamla

Stan och Södermalm. Följden blev ständiga trafikstockningar, det så kallade »Slusseneländet«. Efter långa diskussioner och många förslag, som bland annat innebar rivningshot för den byggnad som i dag inhyser Stadsmuseet, fick problemen sin lösning på 1930-talet genom Tage William-Olssons och Gösta Lundborgs genialt utformade klöverbladsformade trafikapparat.

Trafikapparatens var sannolikt den första i sitt slag i Europa. Tillsammans med KF-husen och nya Katarinahissen utgör den en av Sveriges första storskaliga och konsekvent gestaltade funktionalistiska bebyggelsemiljöer.



Ombyggnaden av Slussen på 1930-talet. Foto: Oscar Blad. SSM.