

Södra stadshuset – en järnvägsstation?

1924

Åke Abrahamsson

År 1924 fick arkitekten bakom slussenombyggnaden, Tage William-Olsson, den geniala idén att göra om Södra stadshuset till lokalbanestation.

Den största skada som, enligt honom, åsamkats den gamla 1600-talsbyggnaden var när sammanbindningsbanan invigdes för trafik 1871. Den öppna gården mot Saltsjön klipptes då av från området ned mot vattnet. Nu var det dags att vända ont till gott, att låta järnvägen bidra till Södra stadshusets renässans.

Hur de framtida kommunikationerna skulle ordnas hade debatterats sedan sekelskiftet. År 1923 hade tillsatts en utredning för att se om Södra stambanan alternativt kunde dras via Kungsholmen, den så kallade Smedsuddslinjen, vilket skulle frigöra sammanbindningsbanan för lokalbanetrafik.

Som William-Olsson såg det, vore det fel att låta lokaltågen tuffa förbi och än mer isolera tessinarnas åsidosatta skapelse. Ingen skulle sörja om Stockholms stads tvätthus försvann och att Södra stadshuset i stället blev en centralt belägen station för en lokalbana.

William-Olssons förslag

I en artikel i *Byggmästaren*, 1924, skisserade han sitt förslag. Järnvägen skulle sänkas, men löpa som förut från den gamla Södertunneln ut mot Söderström. Ovanför spåren tänkte han sig en valvuppuren viadukt för en ny sträckning av Katarinavägen upp mot Södermalmstorg och Hornsgatan. Därmed skulle bildas en gemensam nedfart över hamnspåren till

Slussen med anslutning till en diskuterad ny gatubro till Ridderholmen.

På andra sidan Katarinavägsviadukten projekterade han två huslängor som fortsättning av Södra stadshusets flyglar. Idén knöt an till Tessin den äldres ursprungliga generalfaktorikontorsprojekt.

De nya, friliggande flyglarna anpassades arkitektoniskt till de gamla. I stället för en ny huvudbyggnad mot öster ledde flygelgavlarna och den nya gården, via två sidotrappor, ned mot en halvmåneformad barockträdgård. På så sätt uppnåddes, som först avsetts, kontakt med Stadsgården och Franska bukten.

De avskilda gårdarna skulle under gatuviadukten leda till tågplattformar på ömse sidor av järnvägsspåren. Södra stadshusets nedervåning tänkte sig William-Olsson förvandlad till vänthall med biljettkontor och buffet. Han föreställde sig hur gården, portiken och den ståtliga trappanläggningen till Götgatan åter skulle vimla av brokigt liv. Men så blev det inte.

Södra stambanan låg kvar fram till 1952 och invid järnvägen byggdes i stället Slussens tunnelbanestation, invigd 1933, med en trappa upp mot Södermalmstorg. Försöket att med järnvägens hjälp tillvarata och förhöja Södra stadshusets skönhetsvärden gick sålunda om intet. Men det fick åtminstone vara kvar, infattat i och till hälften dolt av Tage William-Olssons nya slusskarusell.